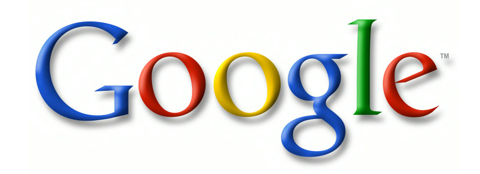
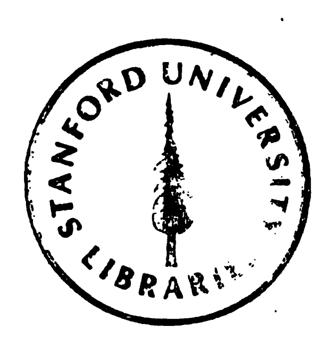
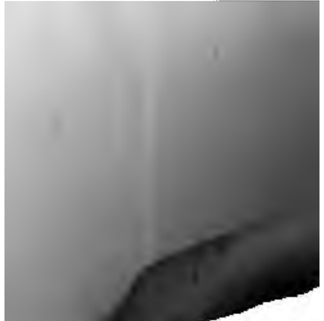


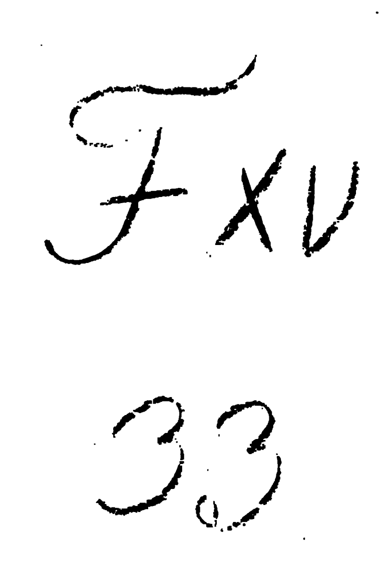
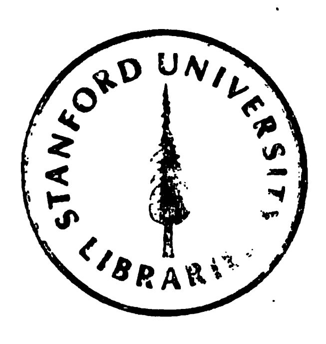



STANFORD UNIVERSITY
LIBRARIES



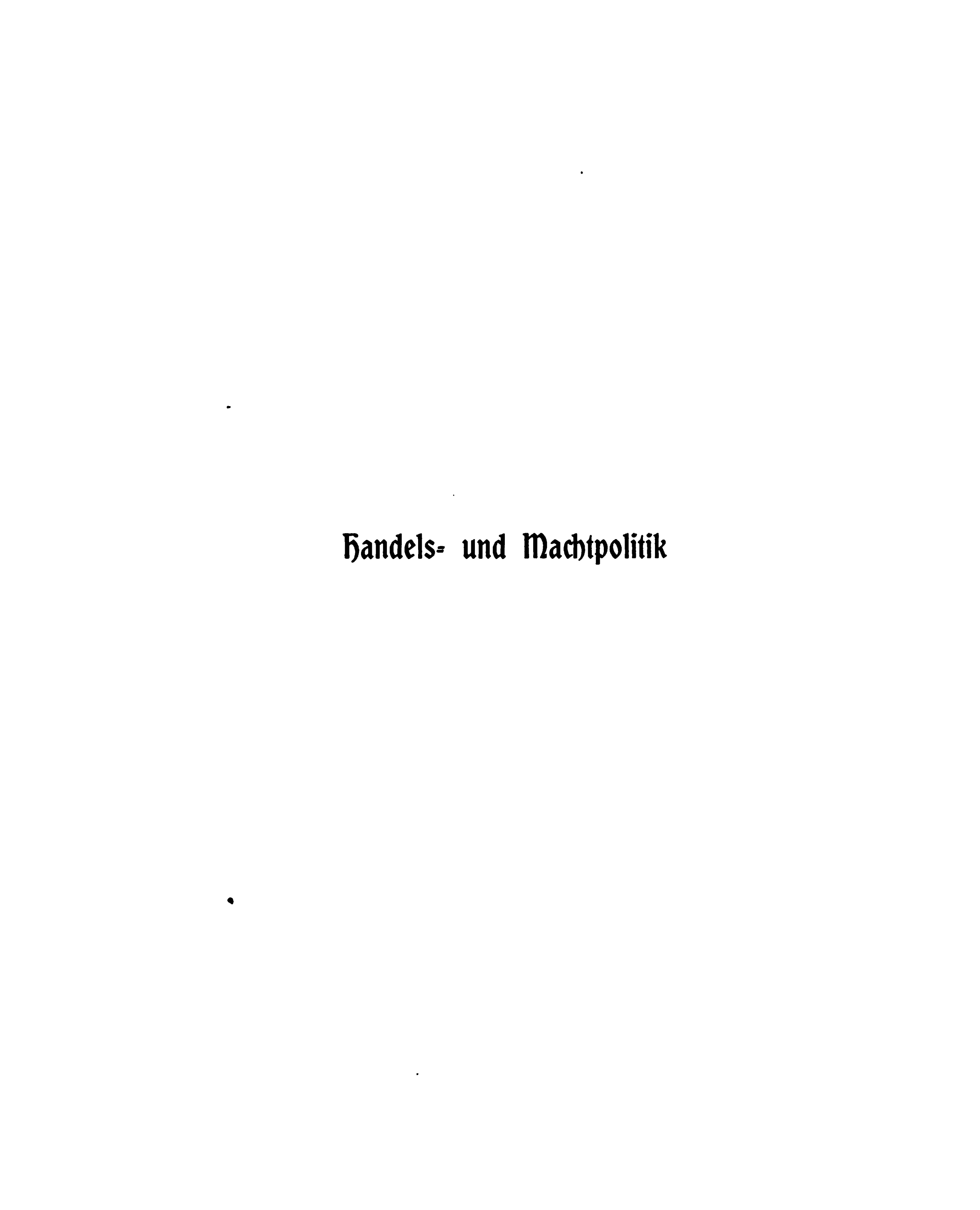

STANFORD UNIVERSITY
LIBRARIES




F XV
33

STANFORD UNIVERSITY
LIBRARIES







Handels- und Machtpolitik

zählten 150000 Seelen, Venedig hatte als Weltmacht 1,3 Millionen, Holland auf seinem Höhepunkt 2,2 Millionen; selbst Augustus befahl mit seiner Herrschaft über den Orbis terrarum über nicht mehr als 50—60 Millionen. Noch im Anfang unseres Jahrhunderts waren die Staaten mit 10—30 Millionen die mächtigsten. Heute zählen die Vereinigten Staaten schon 66—70, das europäische Rußland über 100. Hübbe-Schleiden schätzt die großbritannischen und amerikanischen Engländer im Jahre 1980 auf zusammen 900 Millionen Menschen, jedes dieser Völker auf 400—500, die Russen auf 300 Millionen. Diese Zahlen sind wohl übertrieben, aber Leroy-Beaulieu kommt zu nicht sehr viel geringeren.

Natürlich hängt diese Schätzung mit der erwarteten Ausbreitung dieser Nationen über Europa hinaus, mit den zu erwartenden großen Wanderungen übers Meer zusammen. Werden sie so erheblich zunehmen? Ich möchte darauf mit einer historischen Betrachtung antworten.

Man wird die historisch uns näher bekannte Geschichte der Menschheit einteilen können in eine ältere Epoche der zu Lande vollzogenen Stammeswanderungen, in eine zweite des Stillstandes der Wanderungen und in eine neue Zeit ihrer Wiederaufnahme zu Wasser.

Die großen Stammeswanderungen zu Lande waren möglich geworden, seit die Menschen die Feuerbereitung, die Metalltechnik, die Viehzähmung und den primitiven Ackerbau gelernt hatten, seit sie ihre Moral und ihre politische Organisation so vervollkommnet hatten, um in Stämmen vereint, erobernd vorzudringen. Die be-

fähigtsten mongolischen, indogermanischen und semitischen Völker haben so wandernd und erobernd die asiatische und europäische Kultur begründet. Die ersten Jahrhunderte der Völkerwanderung, aus der die heutige Staatenwelt hervorging, stellen den letzten Akt dieses Wanderdramas dar. Sie war fast ausschließlich eine Wanderung zu Lande; denn die damalige Schiffsbaukunst und Schiffahrt erlaubte nicht, große Mengen von Menschen übers Meer zu setzen. Nur einzelne Völker, wie die Phönizier, die Griechen, die Angelsachsen, die Nordmänner haben schon damals den Seeweg gewagt.

Es war natürlich, daß der großen Epoche der Wanderungen nun ein langer Stillstand folgte. In den neuen Gebieten war Raum für Jahrhunderte. Die bekannte Welt schien besetzt. Die Seßhaftigkeit, der Ackerbau, die Städtegründung, das Einleben in der Heimat, die Ausbildung von Gewerbe und Handel, die innere Kolonisation, die Verdichtung der Bevölkerung zu Hause — das waren Aufgaben, die für Jahrhunderte alle Kräfte in Anspruch nahmen. Man vergaß zuletzt, daß die Ahnen einstens von weither eingewandert seien. Von 1300—1800 haben die europäischen Völker sich fast nur nach innen entwickelt, etwa um kleine Grenzveränderungen gestritten, kleine Handelsfaktoreien draußen gegründet; aber das Wandern im großen Stil hatten sie verlernt. Sie haben vielfach sich in engherzigem Philistersinn eingesponnen; die Menschen klebten in ihrer Mehrzahl schwerfällig an der Scholle.

Auch als die Portugiesen und Spanier den Seeweg nach Indien und Amerika entdeckt, wurde das zunächst nicht viel anders. Der unermeßliche Horizont,

Die wirtschaftliche Zukunft Deutschlands und die Flottenvorlage.

Vortrag
von
Gustav Schmoller.

bestimmen, die jede Nation in Zukunft im Rang der Völker einnimmt.

Schon heute beruht ein ganz erheblicher Teil der Macht und Größe des britannischen Reichs neben seiner Herrschaft in Indien und anderen Kolonien mit außereuropäischer Bevölkerung, neben seinem Welthandel und seiner Industrie auf der scheinbar bescheidenen Thatsache, daß in Kanada, in Australien und am Kap 10 Millionen Engländer geschlossen sitzen, sich noch als Engländer fühlen und mit dem Mutterland einen Handel von 4 Milliarden Mark jährlich unterhalten. Sie werden in 100 Jahren wahrscheinlich auf 60—100 oder noch mehr gestiegen sein.

Also eine Zunahme der deutschen Bevölkerung in den nächsten 100 Jahren auf 100—150 Millionen ist weder abenteuerlich, noch ist sie unerwünscht. Sie soll, sie wird, sie muß kommen, wenn wir ein großes, mächtiges Volk bleiben wollen. Und sie kann nicht wohl ausschließlich in der alten Heimat untergebracht werden. Wir müssen draußen Ackerbaukolonien und Kultivationsgebiete haben, welche den Ueberschuß aufnehmen. Sehen wir zu, ob und in wie weit wir die heimische Bevölkerung steigern können.

III.

Es leben heute in Deutschland 92—100 Menschen auf dem Geviertkilometer; unzweifelhaft können es in den nächsten zwei bis drei Generationen 120, 150, vielleicht noch etwas mehr werden. Es hängt von der

Entwickelung unserer Landwirtschaft und unserer Industrie ab.

Unsere Landwirtschaft kann sicher noch erheblich größere Ernten erzeugen als heute; sie kann technisch und wirtschaftlich noch erheblich voranschreiten; sie kann die 400 Geviertmeilen Moore besiedeln. Aber allzuleicht dürfen wir uns diesen Fortschritt doch nicht vorstellen. Die Gesamtheit unserer Gutsbesitzer und Bauern muß dazu technisch und kaufmännisch auf ein ganz anderes Niveau gehoben werden, einen Umbildungsprozeß erfahren, so groß wie der ist, welchen sie von 1700—1900 durchgemacht haben. Außerdem müßten die Produktenpreise sehr steigen, wenn nur eine mäßige Erntevermehrung eintreten sollte. Führen wir das durch künstliche Mittel herbei, z. B. durch sehr hohe Zölle, so entsteht daraus der heftigste innere soziale Kampf. Jede starke Preissteigerung enthielte für die Masse der Konsumenten eine Verteuerung, unter Umständen eine Verschlechterung der Lebenshaltung, eine Bedrohung unserer Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt. Aber auch wenn wir das Aeußerste annehmen, daß noch eine Verdoppelung unserer Ernten ohne zu große Mißstände und Schwierigkeiten möglich sei, daß wir statt 15 künftig 30 Millionen Tonnen Getreide aller Art (nach Abzug der Aussaat) produzieren, so wäre damit nicht die Sicherheit gegeben, daß die doppelte Menschenmenge in der Landwirtschaft Unterkommen fände; noch weniger, daß diese vergrößerten Ernten für eine doppelte deutsche Bevölkerung ausreichten.

Die intensivere Landwirtschaft müßte vor allem Kapital und Maschinen anwenden, eine fabrikmäßige wer-



Die wirtschaftliche Zukunft Deutschlands und die Flottenvorlage.

Vortrag
von
Gustav Schmoller.

Ich habe diesen Vortrag freilich in ziemlich anderer Form den 28. November 1899 in Berlin in der Philharmonie im Auftrag der freien Flottenvereinigung, dann in der Hauptsache so wie er hier abgedruckt ist, den 28. Januar 1900 in Straßburg i. E. und den 30. Januar in Hannover gehalten.



Hochverehrte Versammlung!

I.

Als in den letzten Wochen in Deutschland so vielerorts Feiern veranstaltet wurden, die wesentlich Rückblicke auf das letzte Jahrhundert enthielten, da konnte man viel wahre und stolze Worte darüber hören, was wir in Deutschland erreicht hätten, warum wir getrost in die Zukunft blicken könnten. Vor 100 Jahren ein armes Volk von Bauern und Handwerkern, von Denkern und Dichtern in einigen hundert machtlosen Mittel-, Klein- und Duodezstaaten; heute ein großes, einiges, mächtiges Reich, dessen Wohlstand, Großindustrie und Technik, dessen Heer und Beamtentum, dessen Verfassung und freie Selbstverwaltung, dessen Macht und Stärke weit über seine Grenzen hinaus gepriesen werden! Ja, wir können heute stolz und dankbar sein. Aber nicht vergessen dürfen wir dabei, daß doch in dem abgelaufenen Jahrhundert unsere Nachbarn vielleicht noch Größeres erreicht haben. Nicht mit Unrecht erinnerte Herr v. Wilamowitz in seiner wunderbar schönen Gedächtnisrede in der Berliner Universität daran, daß die fran-

zösische Revolution das 19. Jahrhundert eröffnete und ihm politisch seinen Stempel aufdrückte, daß Rußland die arische Kultur über den Kaukasus bis an den Stillen Ozean trug. Er hätte hinzufügen können, daß all unser Wohlstand und unser Handel weit zurückbleibt hinter den Leistungen britischer Welthandelsherrschaft und den Wundern nordamerikanischer Technik und Kolonisation.

Seien wir also nicht zu stolz. Lassen wir uns auch nicht dadurch täuschen, daß wir eben jetzt von 1894 bis 1900 eine so glänzende Aufschwungsperiode erlebt haben wie kaum in den fünfziger, sechziger und siebziger Jahren. Gewiß unser Handel, unsere Schiffahrt, unsere Industrie nahmen überraschend zu; mehr als in anderen Ländern. Es fehlte allerwärts an Arbeitskräften; es gab Ueberschüsse über Ueberschüsse in unseren Etats. Und kein Zweifel, auch wenn das Wirtschaftsleben jetzt bereits wieder langsamer pulsiert, vielleicht da und dort schon stockt, wir können von weiteren solchen Epochen des Aufschwungs noch die eine oder andere erleben. Aber sie werden immer schwieriger und seltener werden, wenn wir nicht unser wirtschaftliches Leben auf etwas breiteren und sicheren Boden stellen.

Wir sind das kinderreichste Volk des alten Europa, nehmen jährlich etwa um 1 Prozent zu. Wir haben unsere Zahl in 70 Jahren (1824—1895) von 24 auf 52 Millionen gebracht und in dieser Zeit noch 6 bis 7 Millionen Deutscher übers Meer gesendet. Wir werden sicher weiter so wachsen. Was wird die Folge sein? Haben wir den Raum dafür? Können wir uns zu Hause ausdehnen, unsere Grenzen hinausrücken?

Wir sind ein friedliches Volk, denken an keine Eroberungen; unsere Nachbarstaaten sind dicht bevölkerte Länder, mit denen wir friedlichen Verkehr haben wollen, nicht mehr; die auch, wenn uns je noch das eine oder andere zufiele, uns nicht Raum für Kolonisation, für neue Städte und Dörfer bieten würden, wie Rußland ihn im Osten, die Vereinigten Staaten im Westen, Frankreich im Süden, in Nordafrika, hat. In Algier ist heute noch für 20 Millionen Franzosen genügender Raum. Und sie bleiben in direkter Verbindung mit der Heimat, innerhalb derselben französischen Zolllinie. Wir haben keine Aussicht der Art. Wir sind auf unsere europäischen Grenzen für immer angewiesen.

Der Philister sagt, es sei ja doch noch viel Platz im Vaterland; der Schwärmer für landwirtschaftlichen Fortschritt meint, wir könnten unsere Ernten verdoppeln; der Fabrik- und Exportenthusiast meint, wir könnten Industrieprodukte in unbegrenzter Menge ausführen; der Auswanderungsagent erklärt, es sei ganz gut, wenn wir im nächsten Jahrhundert die doppelte oder vierfache Zahl Auswanderer nach fernen Weltteilen schickten. Aber es kommt darauf an, in welchem Umfang solche Hoffnungen berechtigt, in welchem sie täuschend oder falsch sind. Es kommt darauf an, ob wir von den nächsten zehn Jahren oder den nächsten drei Generationen sprechen.

Und das ist eben die Aufgabe jeder großen Politik, nicht von heute auf morgen, sondern ebenso an die Zukunft zu denken. Der Werktagsmensch muß freilich im Laufe der gewöhnlichen Geschäfte und Sorgen des täglichen Lebens zufrieden sein, wenn er für die nächsten

Monate und Jahre sich alles richtig überlegt hat und demgemäß sein Leben einrichtet. Von ihm ist nicht mehr zu verlangen. Und eben deshalb ist er so schwer für große Pläne zu gewinnen, die seine Kinder, die die Zukunft seines Vaterlandes angehen. Aber wie überhaupt aller geistige und sittliche Fortschritt der Individuen und Völker darin besteht, daß der Horizont sich erweitert, daß die künftigen Ereignisse bei allen Entschlüssen, allen Handlungen mit in Rechnung gezogen werden, so muß vor allem in der Politik der Staaten nicht von heute auf morgen gewirtschaftet, sondern zugleich für die Zukunft gearbeitet werden. Der Philister, der Kurzsichtige, der Alltagsmensch ist von ihren Forderungen freilich immer schwer zu überzeugen; sie ist im einzelnen niemals ganz sicher vorauszusagen. Aber in ihren großen Zügen kann sie doch vor unserer Seele stehen, wenn wir mit historischem Blick an sie herantreten. Darum handelt es sich heute in der Flottenfrage. Wir müssen uns Rechenschaft ablegen, ob ohne eine größere Macht zur See, ohne eine solche, die unsere Küsten vor Blockaden schützt, unseren Kolonialbesitz und unseren Welthandel absolut sicher stellt, unsere wirtschaftliche Zukunft gesichert sei. Alle Sachverständigen und Weitblickenden sagen, mit einer Flotte, wie wir sie jetzt haben, sei das unmöglich. Alle oder die meisten ehrlichen Einwürfe gegen die vergrößerte Flotte beruhen auf der Unfähigkeit der Betreffenden, sich ein zutreffendes Bild von unserer wirtschaftlichen Zukunft zu machen.

II.

Sehen wir uns dieselbe etwas näher an. Die Kernfrage ist und bleibt die Bevölkerungszahl, ihr künftiges Wachstum, die Möglichkeit ihrer Ernährung und sonstigen Versorgung in der Weise, daß sie nicht eingeschränkt, sondern verbessert wird.

Das heutige Deutschland hatte 1700 etwa 14 bis 15 Millionen, 1824 24, 1895 52, heute 55 Millionen Menschen. Es spricht die größte Wahrscheinlichkeit dafür, daß es weiter jährlich um 1 Prozent wachsen wird. Dann hätte es 1965 schon 104, 2135 schon 208 Millionen Menschen. Gewiß können Kriege, Katastrophen, Krankheiten, wirtschaftliche Not die Zunahme aufhalten, zeitweise hindern; die Zunahme kann mit größerer Dichtigkeit langsamer werden. Aber das ändert nicht zu viel. Solange wir ein kräftiges fortschreitendes Volk sind, werden wir um ½—1 Prozent jährlich wachsen, oder wir werden uns unglücklich fühlen. Nur die alternden, absterbenden Nationen wachsen nicht mehr. Mit der Annahme solchen Wachstums stehe ich auch nicht allein. Hübbe-Schleiden hat prophezeit, die Deutschen würden 1980 150 Millionen, die erste französische Autorität in diesen Dingen gar, Leroy-Beaulieu, sie würden in 100 Jahren 200 Millionen ausmachen.

Er fügt bei, die Völker, welche nicht so wachsen, würden in 100 Jahren zur Bedeutungslosigkeit herabgedrückt sein. Meine Damen und Herren, einstens konnten Völker von ½—2 Millionen eine Rolle in der Welt spielen. Die Athener, welche die Perser schlugen,

fremde Zufuhr von Lebensmitteln; so sicher wie der Absatz der Industrieprodukte in der Heimat ist kein Export. Aber einmal kann heute keine große Nation existieren und voranschreiten ohne großen Import und Export, ohne erheblich in die Weltwirtschaft verflochten zu werden. Und dann nimmt die Gefahr ab in dem Maße, wie ein Staat eigene Kolonien hat, wie er seemächtig wird, seine Zufuhr und seinen Export durch starke Flotten schützen kann. Die Gespenster, die Oldenbergs Rede über „Deutschland als Industriestaat" heraufbeschworen hat, verschwinden oder ziehen sich zurück, wenn unsere jetzige Ohnmacht zur See aufhört.

Freilich die Thatsache bleibt, daß alle Exportsteigerung ihre Schwierigkeit hat, von dem steigenden Konsum der anderen Staaten und Weltteile, resp. ihrer Unfähigkeit abhängt, das zu produzieren, was wir machen, was wir besser und billiger herstellen als sie. Seit 25 Jahren haben alle europäischen Staaten steigende Exportschwierigkeiten; der englische und französische Industriewarenexport ist seit lange im Stocken; auch der unserige hat von 1884—1895 nicht recht zugenommen, erst seither wieder bedeutend sich gesteigert. Wird das so fortgehen? Werden uns nicht die Vereinigten Staaten, Australien, Japan, Indien bald den Rang ablaufen? Nur das höchste Maß technischen, geistigen, organisatorischen, sozialpolitischen Fortschrittes wird uns gestatten, weiter an der Spitze zu bleiben, weiter unseren Export zu steigern. Und wir sollen doch, wenn wir statt 5 künftig 10 oder mehr Millionen Tonnen Getreide oder entsprechende Mengen Düngemittel, steigende Quantitäten Rohstoffe, Kolonialwaren einführen müssen, statt wie

fähigtsten mongolischen, indogermanischen und semitischen Völker haben so wandernd und erobernd die asiatische und europäische Kultur begründet. Die ersten Jahrhunderte der Völkerwanderung, aus der die heutige Staatenwelt hervorging, stellen den letzten Akt dieses Wanderdramas dar. Sie war fast ausschließlich eine Wanderung zu Lande; denn die damalige Schiffsbaukunst und Schiffahrt erlaubte nicht, große Mengen von Menschen übers Meer zu setzen. Nur einzelne Völker, wie die Phönizier, die Griechen, die Angelsachsen, die Nordmänner haben schon damals den Seeweg gewagt.

Es war natürlich, daß der großen Epoche der Wanderungen nun ein langer Stillstand folgte. In den neuen Gebieten war Raum für Jahrhunderte. Die bekannte Welt schien besetzt. Die Seßhaftigkeit, der Ackerbau, die Städtegründung, das Einleben in der Heimat, die Ausbildung von Gewerbe und Handel, die innere Kolonisation, die Verdichtung der Bevölkerung zu Hause — das waren Aufgaben, die für Jahrhunderte alle Kräfte in Anspruch nahmen. Man vergaß zuletzt, daß die Ahnen einstens von weither eingewandert seien. Von 1300—1800 haben die europäischen Völker sich fast nur nach innen entwickelt, etwa um kleine Grenzveränderungen gestritten, kleine Handelsfaktoreien draußen gegründet; aber das Wandern im großen Stil hatten sie verlernt. Sie haben vielfach sich in engherzigem Philistersinn eingesponnen; die Menschen klebten in ihrer Mehrzahl schwerfällig an der Scholle.

Auch als die Portugiesen und Spanier den Seeweg nach Indien und Amerika entdeckt, wurde das zunächst nicht viel anders. Der unermeßliche Horizont,

der sich so aufthat, lockte doch zuerst nur eine kleine Anzahl von Kaufleuten, Abenteurern, Soldaten, Kavalieren, Geistlichen und Schiffern hinaus. Bis gegen 1600 waren nur Handelsstationen und feudale Herrschaften jenseits der Meere gegründet; bis 1700 waren die spärlichen englisch-nordamerikanischen Ackerbaukolonien die einzigen, die etwas mehr Menschen übers Meer zogen. Es werden so gegen 1700 wohl nicht über eine Million Menschen europäischer Rasse außerhalb Europas gewesen sein.

Erst als nun in den meisten Staaten Europas die Bevölkerung ganz anders als früher wuchs, und als die moderne Technik und der moderne Verkehr das Wandern übers Meer in ganz anderem Umfang ermöglichten, entstand schüchtern im 18., groß im 19. Jahrhundert eine neue Wanderbewegung, die noch lange nicht auf ihrem Höhepunkt angekommen ist. Es ist die Epoche der Wasserwanderung, die sich über die ganze Erde ausdehnt.

Sie entspringt in erster Linie dem modernen Anwachsen der Menschenzahl überhaupt. Europa hatte wahrscheinlich zur Zeit Luthers etwa 60—70 Millionen Menschen. Im Jahr 1700 werden es etwas über 100, 1800 etwa 180 Millionen gewesen sein, heute sind es 350—380. Noch niemals hat die Menschheit so zugenommen wie in den letzten 200 Jahren; nie noch haben die Fortschritte der Technik und der Staatsorganisation die Entstehung von solchen Millionenvölkern möglich gemacht wie heute.

Im Innern Europas fanden im 17. und 18. Jahrhundert nur vereinzelte Wanderungen statt, hauptsäch-

lich, wenn kirchliche Intoleranz irgendwo die besten Bürger vertrieb, wie das Frankreich und Oesterreich thaten. England und Preußen waren dabei die gewinnenden Teile. Aber über eine halbe Million Menschen sind doch 1640—1800 nicht in Preußen eingewandert. Etwa 100000 Deutsche wanderten im vorigen Jahrhundert nach Nordamerika. Etwas größer war wohl die Zahl der dorthin gewanderten Engländer. Und im ganzen werden, wie Lévasseur berechnet, im Jahr 1800 die Europäer in fremden Weltteilen auf 9,5 Millionen zu schätzen sein. Sie waren bis zum Jahr 1890 auf 91 Millionen gestiegen, wovon die Mehrzahl natürlich außerhalb Europas geboren ist. Immer kann die europäische Auswanderung im 19. Jahrhundert auf etwa 20 Millionen geschätzt werden.

Man hat die Erwartung ausgesprochen, daß im Jahr 2000 die Menschen europäischer Rasse, die nicht in Europa leben, 500—600 Millionen betragen werden. Zu Hause in Europa wird eine vielleicht noch etwas größere Zahl vorhanden sein. Die Thatsache, daß so in Europa und draußen 900—1200 Millionen europäischer Rasse sitzen und die Welt beherrschen werden, daß die europäische und die außereuropäische Hälfte nur durchs Wasser miteinander verbunden sein wird, das wird die erheblichste politische, volkswirtschaftliche und kulturelle Erscheinung des 20. Jahrhunderts sein. Von der Art, wie sie sich durchsetzt, wie die einzelnen Nationen und Staaten daran teilnehmen, hängt die Geschichte Europas und der ganzen Welt wie der einzelnen Staaten ab. Die Teilnahme an dieser Wasserwanderung, an dieser Art der Bevölkerungszunahme wird die Stelle

bestimmen, die jede Nation in Zukunft im Rang der Völker einnimmt.

Schon heute beruht ein ganz erheblicher Teil der Macht und Größe des britannischen Reichs neben seiner Herrschaft in Indien und anderen Kolonien mit außereuropäischer Bevölkerung, neben seinem Welthandel und seiner Industrie auf der scheinbar bescheidenen Thatsache, daß in Kanada, in Australien und am Kap 10 Millionen Engländer geschlossen sitzen, sich noch als Engländer fühlen und mit dem Mutterland einen Handel von 4 Milliarden Mark jährlich unterhalten. Sie werden in 100 Jahren wahrscheinlich auf 60—100 oder noch mehr gestiegen sein.

Also eine Zunahme der deutschen Bevölkerung in den nächsten 100 Jahren auf 100—150 Millionen ist weder abenteuerlich, noch ist sie unerwünscht. Sie soll, sie wird, sie muß kommen, wenn wir ein großes, mächtiges Volk bleiben wollen. Und sie kann nicht wohl ausschließlich in der alten Heimat untergebracht werden. Wir müssen draußen Ackerbaukolonien und Kultivationsgebiete haben, welche den Ueberschuß aufnehmen. Sehen wir zu, ob und in wie weit wir die heimische Bevölkerung steigern können.

III.

Es leben heute in Deutschland 92—100 Menschen auf dem Geviertkilometer; unzweifelhaft können es in den nächsten zwei bis drei Generationen 120, 150, vielleicht noch etwas mehr werden. Es hängt von der

Entwickelung unserer Landwirtschaft und unserer Industrie ab.

Unsere Landwirtschaft kann sicher noch erheblich größere Ernten erzeugen als heute; sie kann technisch und wirtschaftlich noch erheblich voranschreiten; sie kann die 400 Geviertmeilen Moore besiedeln. Aber allzuleicht dürfen wir uns diesen Fortschritt doch nicht vorstellen. Die Gesamtheit unserer Gutsbesitzer und Bauern muß dazu technisch und kaufmännisch auf ein ganz anderes Niveau gehoben werden, einen Umbildungsprozeß erfahren, so groß wie der ist, welchen sie von 1700—1900 durchgemacht haben. Außerdem müßten die Produktenpreise sehr steigen, wenn nur eine mäßige Erntevermehrung eintreten sollte. Führen wir das durch künstliche Mittel herbei, z. B. durch sehr hohe Zölle, so entsteht daraus der heftigste innere soziale Kampf. Jede starke Preissteigerung enthielte für die Masse der Konsumenten eine Verteuerung, unter Umständen eine Verschlechterung der Lebenshaltung, eine Bedrohung unserer Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt. Aber auch wenn wir das Aeußerste annehmen, daß noch eine Verdoppelung unserer Ernten ohne zu große Mißstände und Schwierigkeiten möglich sei, daß wir statt 15 künftig 30 Millionen Tonnen Getreide aller Art (nach Abzug der Aussaat) produzieren, so wäre damit nicht die Sicherheit gegeben, daß die doppelte Menschenmenge in der Landwirtschaft Unterkommen fände; noch weniger, daß diese vergrößerten Ernten für eine doppelte deutsche Bevölkerung ausreichten.

Die intensivere Landwirtschaft müßte vor allem Kapital und Maschinen anwenden, eine fabrikmäßige wer-

den; sie müßte in enormen Mengen auswärtige Düngemittel einführen, deren gesicherter Bezug ohne Seemacht auch problematisch ist. Der Großbetrieb müßte viel mehr siegen als heute. Verwandeln wir hingegen die großen Güter unseres Ostens oder einen erheblichen Teil derselben in kleine Bauernbetriebe, so werden dort mehr Menschen auf dem Lande leben, aber die verkäuflichen Ueberschüsse werden nicht in dem Maße steigen, verhältnismäßig sogar abnehmen. Außerdem ist diese Kolonisation des Ostens im Sinne einer Bevölkerungsverdichtung durch Klima und Boden an bestimmte Schranken gebunden. Es werden dort auch beim intensiveren Kleinbetrieb nie wie im Elsaß auf 100 ha landwirtschaftlicher Fläche 80—100 Personen landwirtschaftlicher Bevölkerung kommen, sondern höchstens 50—70, wo heute 40 leben. Und im parzellierten Südwesten ist kein landwirtschaftlicher Fortschritt denkbar, der die 80 bis 100 Personen landwirtschaftlicher Bevölkerung auf 100 ha bis zu 150 und 180 steigerte.

Wir erzeugen heute etwa 15 Millionen Tonnen Getreide und brauchen 20, führen etwa 5 ein. Bei einer Verdoppelung der Bevölkerung brauchen wir 40 Millionen Tonnen; eine Vermehrung unserer Ernten auf 20, ja 25 und 30 Millionen Tonnen, wie sie unter den für die Landwirtschaft günstigsten Voraussetzungen vielleicht denkbar wäre, würde uns immer noch auf eine starke Zufuhr von außen verweisen; mindestens 5—15 Millionen Tonnen hätten wir einzuführen und zu bezahlen. Das heißt, wie günstig wir auch über unsere landwirtschaftlichen Fortschritte denken mögen, wir bleiben ein Volk, das fremder Lebensmittelzufuhr bedarf; und deshalb ist

unsere Existenz bedroht, wenn wir nicht seemächtig sind, uns die Zufuhrwege nicht stets offen halten, auf die Getreideexportstaaten unter Umständen mit Machtmitteln wirken können. Der Trost, daß dazu unsere Landarmee ausreiche, weil wir heute unser Getreide hauptsächlich aus Rußland beziehen, reicht nicht aus. Wir können mit Rußland in Konflikte kommen, Rußland kann die Ausfuhr verbieten. Dann sind wir sofort auf die Seezufuhr angewiesen.

Eine glückliche weitere Entwickelung unserer Industrie begegnet viel weniger engen Schranken als die unserer Landwirtschaft; Kapital, Fabrikgebäude, gewerbliche Arbeiten können in einem reichen Kulturland ganz anders wachsen als der Grund und Boden; die gewerbliche Produktion läßt sich leicht vervierfachen und verzehnfachen, wenn die landwirtschaftliche sich kaum verdoppelt. Der Verbrauch gewerblicher Leistungen und Waren kann im Inland noch sehr zunehmen, wenn die Lebenshaltung des Mittelstandes und der arbeitenden Klassen sich hebt. Und es ist das neuerdings geschehen. Unsere neueste industrielle Aufschwungsperiode beruht viel mehr auf der Steigerung des inneren Konsums als auf dem wachsenden Export von Industriewaren. Aber beides hat auch zuletzt seine Grenzen. Und doch, je dichter unsere Bevölkerung wird, desto mehr müssen wir unseren Export steigern, schon um die Einfuhr an Lebensmitteln, Rohstoffen und Kolonialwaren zu zahlen.

Daß ein solcher Zustand, je weiter er geht, Gefahren in sich schließt, hat Oldenberg mit Recht neuerdings betont, wenn er auch zu schwarz gemalt hat. So sicher wie die Produktion im eigenen Lande ist keine

fremde Zufuhr von Lebensmitteln; so sicher wie der Absatz der Industrieprodukte in der Heimat ist kein Export. Aber einmal kann heute keine große Nation existieren und voranschreiten ohne großen Import und Export, ohne erheblich in die Weltwirtschaft verflochten zu werden. Und dann nimmt die Gefahr ab in dem Maße, wie ein Staat eigene Kolonien hat, wie er seemächtig wird, seine Zufuhr und seinen Export durch starke Flotten schützen kann. Die Gespenster, die Oldenbergs Rede über „Deutschland als Industriestaat" heraufbeschworen hat, verschwinden oder ziehen sich zurück, wenn unsere jetzige Ohnmacht zur See aufhört.

Freilich die Thatsache bleibt, daß alle Exportsteigerung ihre Schwierigkeit hat, von dem steigenden Konsum der anderen Staaten und Weltteile, resp. ihrer Unfähigkeit abhängt, das zu produzieren, was wir machen, was wir besser und billiger herstellen als sie. Seit 25 Jahren haben alle europäischen Staaten steigende Exportschwierigkeiten; der englische und französische Industriewarenexport ist seit lange im Stocken; auch der unserige hat von 1884—1895 nicht recht zugenommen, erst seither wieder bedeutend sich gesteigert. Wird das so fortgehen? Werden uns nicht die Vereinigten Staaten, Australien, Japan, Indien bald den Rang ablaufen? Nur das höchste Maß technischen, geistigen, organisatorischen, sozialpolitischen Fortschrittes wird uns gestatten, weiter an der Spitze zu bleiben, weiter unseren Export zu steigern. Und wir sollen doch, wenn wir statt 5 künftig 10 oder mehr Millionen Tonnen Getreide oder entsprechende Mengen Düngemittel, steigende Quantitäten Rohstoffe, Kolonialwaren einführen müssen, statt wie

heute für 2—3, künftig für 4—6 Milliarden Mark Fabrikate ausführen. Gewiß, das beste Mittel dafür ist die Lieferung ausgezeichneter und billiger Waren, eine kluge, weitsehende Handelspolitik, glückliche Handelsverträge. Aber all das ist nicht denkbar ohne eine gesteigerte Macht zur See, ohne daß wir in gewissem Umfange unsere Lebensmittel- und Kolonialwarenlieferanten und Fabrikatkäufer in deutschen Kolonien haben, auf die außerhalb derselben wohnenden unter Umständen einen Druck der Macht üben, jedenfalls die Mißhandlung und Bedrohung unseres Handels durch eine Flotte hindern können. Wir kommen also, wie wir die Dinge betrachten mögen, zu dem Schlusse, daß die Basis unserer Volkswirtschaft eine zu schmale und unsichere ist, wenn wir sie nicht durch eine Seemacht von der Größe stützen, daß wir nicht jeden Tag von den großen anderen Mächten, und zwar von jeder allein unserer Aus- und Einfuhr, unseres Seehandels, unserer Kolonien beraubt werden können. Siebzig Prozent unseres Handels sind heute schon Seehandel.

Geben wir zu, daß nur ein geschützter Seehandel und Kolonialbesitz ein gesicherter sei, so stehen wir vor der Alternative: ohne diesen Schutz können wir zwar noch eine Weile gedeihen, werden aber bald in steigende Schwierigkeiten hineinkommen. Wir werden eine einseitige Industriestaatsentwickelung haben, in unserem Export bedroht sein, bald entweder eine massenhafte Auswanderung in fremde Länder oder zu Hause Uebervölkerung und als Folge hiervon Lohndruck, Proletarisierung der Massen haben. Die hohe Lebenshaltung der englischen Arbeiter wäre undenkbar ohne die Kolo-

nien und die Seemacht Großbritanniens. Der Ausweg steigender Auswanderung in fremde Länder hat auch nichts Verführendes, wenn wir sie mit einer solchen in eigene Kolonien oder Gebiete vergleichen, wo eine geschlossene deutsche Kultur entsteht und sich erhält. Wenn wir im 20. Jahrhundert statt 6—7 vielleicht 20 Millionen Deutsche in Kolonien und Länder anderer Mächte schicken, so werden sie in der zweiten Generation aufhören, Deutsche und Konsumenten deutscher Waren zu sein. Und sie werden uns an unvergoltenen Erziehungskosten, an mitgenommenem Kapital doch viel kosten. Die Kosten der 6—7 Millionen Auswanderer in unserem Jahrhundert hat man nach einer geringen Schätzung auf 6—8 Milliarden Mark angesetzt. Die größere des 20. würde uns das Doppelte und Mehrfache kosten. Hätten wir die 6—8 Milliarden Mark, die uns die Auswanderung kostete, schon im 19. Jahrhundert für Kolonien und Flotte ausgegeben, so säßen die 6 Millionen deutscher Auswanderer heute schon in einer deutschen großen Kolonie, und unsere Lage wäre eine unendlich viel bessere

IV.

Aber ist denn die Voraussetzung, daß nur ein von einer starken Flotte geschützter Seehandel, ein durch sie gedeckter Kolonialbesitz unser wirtschaftliches Gedeihen sichere, eine richtige? Gerade sie wird so vielfach geleugnet oder mit den bekannten Argumenten abgethan, die einstens berechtigt, heute wesentlich aus dem Munde kannegießernder Bierphilister und fortschrittlicher Opti-

misten erklingen. Da heißt es: wir müssen eben Konflikte mit England vermeiden; als ob das unsere Regierung nicht im höchsten Maß zu thun bestrebt wäre. Oder meint man: unsere Feinde seien Frankreich und Rußland, und dafür hätten wir unser Landheer. Mit beiden haben wir aber in der Welt des Handels und der Kolonialausdehnung, d. h. auf dem Gebiet, das die Zukunft beherrscht, keine sehr verschiedenen Interessen. Jedoch ist es überhaupt falsch, diese Frage nur vom Standpunkt der nächsten europäischen Kriegswahrscheinlichkeit beantworten zu wollen. Es handelt sich um die viel allgemeinere Frage, ob die Handelspolitik heute oder in künftiger Zeit überhaupt unabhängig von der Machtpolitik und den Machtmitteln der Staaten zu führen sei. Das glaubte man und behauptete man gegen die Mitte unseres Jahrhunderts. Das sind Meinungen, die heute noch weit verbreitet sind; in den Kreisen der Friedensschwärmer, der politisch radikalen Parteien, der Arbeiterkreise herrschen sie noch vor; es sind idealistische Anschauungen, die die Kraft der sozialdemokratischen Führer ausmachen. Und deswegen muß ich hierauf eingehen, erklären, wie die praktische und theoretische Welt von den früheren entgegengesetzten Anschauungen aus zu diesem halb wahren, halb falschen Idealismus kam. Wenn man einen Gegner überzeugen will, kann man die partielle Berechtigung seiner Argumente zugeben, muß aber zugleich nachweisen, warum sie auf den vorliegenden Fall, für die Gegenwart nicht passen.

Als vom 16.—18. Jahrhundert die modernen Nationalstaaten sich bildeten, als sie um die damalige Kolonialwelt und ihre Vorteile, um den neuen Großhandel, um

Der Ausweg
Länder hat auch
mit einer solchen in
wo eine ge-
Wenn
20 Millionen
schicken,
aufhören,
zu sein.
Erziehungskosten,
Die Kosten
unserem Jahr-
auf
des 20.
Hatten
die Aus-
für Kolo-
Millionen
Deutschen
unendlich

daß nur ein
ein

die Handelsvorherrschaft kämpften, konnte dies nur durch handelspolitische Maßnahmen harter Art, durch schroff nationale Schutzzoll- und Schiffahrtsgesetze, durch Ein- und Ausfuhrverbote, durch ein hartes Fremdenrecht, durch ein barbarisches Völkerrecht, durch eine brutale Ausbeutung der Kolonien, durch zahllose Handels- und Kolonialkriege hindurch geschehen. Die Lehre des Merkantilismus war: alles Schwergewicht ihrer Macht, ihrer Armeen, Flotten und Kanonen müßten die Staaten in die wirtschaftlichen Wagschalen werfen. Man lehrte, aller Handel sei nur ein Kampf; stets könne nur der eine Staat gewinnen, was der andere verliere. Durch betrügerische Handelsverträge suchte man sich zu übervorteilen; die kleinen Staaten wurden mißhandelt und ausgebeutet. Die napoleonischen Kriege waren der letzte Höhepunkt dieser Art von Wirtschafts- und Handelspolitik, die durch Gewaltanwendung den Konkurrenten zu vernichten, ihm seine Kolonien zu nehmen, seine Handelsmarine zu zerstören suchte.

Eine entgegengesetzte Auffassung über das wirtschaftliche Verhältnis der Staaten untereiander, ihre Handelspolitik, ihre gegenseitigen Beziehungen war mit der Aufklärung, mit den nationalökonomischen Lehren A. Smiths groß geworden, und sie konnte in der langen Friedenszeit von 1815—1870 sich immer mehr ausbreiten, an Herrschaft gewinnen. Sie war auch einseitig, aber sie war humaner, idealer, sie war als Korrektur der alten Auffassung zunächst nötig und heilsam. Sie betonte einseitig den gegenseitigen Nutzen alles internationalen Handels, wollte alle Anwendung der staatlichen Machtmittel aus der wirtschaftlichen Konkurrenz der Staaten

verbannt wissen. Man dachte sich alle Staaten als im ganzen an Macht gleiche, von der Natur verschieden ausgestattete und so zu friedlichem Austausch von der Vorsehung bestimmt. Ein humaneres Völkerrecht und Seekriegsrecht, eine billigere Behandlung der Kolonien, eine liberale Handelspolitik griff Platz. Man begann Fremde und auswärtige Waren ganz anders als früher zur inländischen Konkurrenz zuzulassen. Es konnte scheinen, als ob alle Handelskriege und aller Handelsneid der Nationen verschwunden wäre, als ob die Weltwirtschaft und der moderne Verkehr von selbst mit Notwendigkeit einen ewigen Frieden, mit der vollen Gleichberechtigung aller Staaten und Menschen schaffe, daß es keine andere Konkurrenz mehr künftig geben werde, als die der wirtschaftlichen Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit, der Billigkeit und Güte der Waren.

Das preußische Zollgesetz von 1818 hatte sich diesem Standpunkt genähert; die großen englischen Zoll- und Handelsreformen von 1842—1860 stellten sich auf ihn; Napoleon III. hatte unter Michel Chevaliers, Rouhers und Cobdens Einfluß entsprechende Grundsätze sich angeeignet. Der große englische Parteiführer der Liberalen, Cobden, verkündete, wie eben jetzt Brentano im einzelnen nachwies, die Lehre, England brauche keine teure Flotte mehr; nur die Wohlfeilheit seiner Produkte garantiere ihm seinen Welthandel und seine Handelssuperiorität; eine große Flotte sei gefährlich, errege den Haß der anderen Staaten. Nur die Reduktion der Kosten für Armee und Flotte hebe den Wohlstand. England müsse auf das Blockaderecht, das Besichtigungs- und Durchsuchungsrecht fremder Schiffe im Seekrieg, auf das

Prisenrecht verzichten. Es kam die Lehre auf, die englischen Kolonien seien mehr eine Last als ein Nutzen für England, man müsse sie sobald als möglich zu selbständigen Staaten machen.

In diesen Bahnen bewegte sich 1840—1870 nicht bloß die englische, sondern der größere Teil der europäischen Handels- und Kolonialpolitik. Nicht bloß die Hamburger erklärten damals, jede Kriegsflotte würde ihrem Handel schädlich sein; eben der Mangel an kriegerischem Schutz draußen nötige ihre Kaufleute, so tüchtig, so ehrlich, so vorsichtig zu sein. Sie ließen sich freilich ruhig auch vom Präsidenten Jackson sagen, sie seien Hühner, welche in den amerikanischen Stall eindrängen und nur aus Mitleid nicht vom starken Pferdefuß der Amerikaner zertreten würden. Auch Bismarck vertraute in seiner älteren Zeit auf die Fortschritte des Völkerrechts und der liberalen Handelspolitik, die jedem deutschen Kaufmann die fremden, hauptsächlich die englischen Kolonien geöffnet hätten. Erst als er nach und nach durch die Thatsachen belehrt wurde, daß von einer wirklichen Gleichberechtigung der Deutschen doch nicht die Rede sei, begann er Flotte und eigene Kolonien für Deutschland höher zu schätzen. Im ganzen war dieser Standpunkt, solange Gladstone England leitete, die Kolonien immer selbständiger machte, solange diese ihre beginnende schutzzöllnerische Handelspolitik ebenso gegen England wie gegen andere Staaten richteten, nicht falsch. Es war jedenfalls mit dieser liberalen, freihändlerischen, friedfertigen, auf Gleichberechtigung aller Staaten gerichteten Tendenz ein außerordentlicher Fortschritt erzielt. Die heutige Weltwirtschaft ist auf diesem Boden er-

wachsen. Die weniger mächtigen Staaten, die ohne Flotten, fuhren jedenfalls dabei gut; sie konnten vorankommen, wie die Schweiz und Belgien; auch Deutschland hat großen Vorteil davon gehabt, konnte damals ohne Flotte, ohne große Macht seinen Handel und Export sehr bedeutend steigern.

Wäre England dauernd bei einer solchen Politik geblieben, wie sie Cobden verlangte, Gladstone vertrat, hätte es dauernd das Prinzip aufrecht erhalten, keine weiteren Kolonien zu erwerben, die vorhandenen selbständig zu machen, hätte es gar nach Cobdens Rat seine Flotte immer weiter reduziert, dann lägen die Dinge auch für Deutschland vielleicht so, daß es keine Flottensorgen zu haben brauchte.

Aber so heilsam die Fortschritte des Völkerrechts und des Freihandels waren, der Grundgedanke, daß in aller Wirtschafts- und Handelspolitik die Mittel der Macht nicht gebraucht werden dürften, war doch so einseitig, so überspannt, so idealistisch, daß er nicht vorhalten konnte. Schon die Schutzzollbewegung der siebziger Jahre schlug ihm ins Gesicht. Sie war eine Folge der zunehmenden internationalen Konkurrenz, der überall zunehmenden Bevölkerung, der zunehmenden Schwierigkeit, in jedem Lande die nötigen finanziellen Mittel zu schaffen, den nötigen Absatz für die eigene Produktion zu erhalten. Und in diesem Zusammenhang steht auch die neue Tendenz der Staaten auf weiteren Kolonialerwerb, auf geschützte Interessensphären in anderen Weltteilen. Die Handels- und Kolonialpolitik Englands blieb freihändlerisch, aber in ihrem Grundprinzip, in der Frage der Machtanwendung schlug sie doch mit

fremde Zufuhr von Lebensmitteln; so sicher wie der Absatz der Industrieprodukte in der Heimat ist kein Export. Aber einmal kann heute keine große Nation existieren und voranschreiten ohne großen Import und Export, ohne erheblich in die Weltwirtschaft verflochten zu werden. Und dann nimmt die Gefahr ab in dem Maße, wie ein Staat eigene Kolonien hat, wie er seemächtig wird, seine Zufuhr und seinen Export durch starke Flotten schützen kann. Die Gespenster, die Oldenbergs Rede über „Deutschland als Industriestaat“ heraufbeschworen hat, verschwinden oder ziehen sich zurück, wenn unsere jetzige Ohnmacht zur See aufhört.

Freilich die Thatsache bleibt, daß alle Exportsteigerung ihre Schwierigkeit hat, von dem steigenden Konsum der anderen Staaten und Weltteile, resp. ihrer Unfähigkeit abhängt, das zu produzieren, was wir machen, was wir besser und billiger herstellen als sie. Seit 25 Jahren haben alle europäischen Staaten steigende Exportschwierigkeiten; der englische und französische Industriewarenexport ist seit lange im Stocken; auch der unserige hat von 1884—1895 nicht recht zugenommen, erst seither wieder bedeutend sich gesteigert. Wird das so fortgehen? Werden uns nicht die Vereinigten Staaten, Australien, Japan, Indien bald den Rang ablaufen? Nur das höchste Maß technischen, geistigen, organisatorischen, sozialpolitischen Fortschrittes wird uns gestatten, weiter an der Spitze zu bleiben, weiter unseren Export zu steigern. Und wir sollen doch, wenn wir statt 5 künftig 10 oder mehr Millionen Tonnen Getreide oder entsprechende Mengen Düngemittel, steigende Quantitäten Rohstoffe, Kolonialwaren einführen müssen, statt wie

heute für 2—3, künftig für 4—6 Milliarden Mark Fabrikate ausführen. Gewiß, das beste Mittel dafür ist die Lieferung ausgezeichneter und billiger Waren, eine kluge, weitsehende Handelspolitik, glückliche Handelsverträge. Aber all das ist nicht denkbar ohne eine gesteigerte Macht zur See, ohne daß wir in gewissem Umfange unsere Lebensmittel- und Kolonialwarenlieferanten und Fabrikatkäufer in deutschen Kolonien haben, auf die außerhalb derselben wohnenden unter Umständen einen Druck der Macht üben, jedenfalls die Mißhandlung und Bedrohung unseres Handels durch eine Flotte hindern können. Wir kommen also, wie wir die Dinge betrachten mögen, zu dem Schlusse, daß die Basis unserer Volkswirtschaft eine zu schmale und unsichere ist, wenn wir sie nicht durch eine Seemacht von der Größe stützen, daß wir nicht jeden Tag von den großen anderen Mächten, und zwar von jeder allein unserer Aus- und Einfuhr, unseres Seehandels, unserer Kolonien beraubt werden können. Siebzig Prozent unseres Handels sind heute schon Seehandel.

Geben wir zu, daß nur ein geschützter Seehandel und Kolonialbesitz ein gesicherter sei, so stehen wir vor der Alternative: ohne diesen Schutz können wir zwar noch eine Weile gedeihen, werden aber bald in steigende Schwierigkeiten hineinkommen. Wir werden eine einseitige Industriestaatsentwickelung haben, in unserem Export bedroht sein, bald entweder eine massenhafte Auswanderung in fremde Länder oder zu Hause Uebervölkerung und als Folge hiervon Lohndruck, Proletarisierung der Massen haben. Die hohe Lebenshaltung der englischen Arbeiter wäre undenkbar ohne die Kolo-

nien und die Seemacht Großbritanniens. Der Ausweg steigender Auswanderung in fremde Länder hat auch nichts Verführendes, wenn wir sie mit einer solchen in eigene Kolonien oder Gebiete vergleichen, wo eine geschlossene deutsche Kultur entsteht und sich erhält. Wenn wir im 20. Jahrhundert statt 6—7 vielleicht 20 Millionen Deutsche in Kolonien und Länder anderer Mächte schicken, so werden sie in der zweiten Generation aufhören, Deutsche und Konsumenten deutscher Waren zu sein. Und sie werden uns an unvergoltenen Erziehungskosten, an mitgenommenem Kapital doch viel kosten. Die Kosten der 6—7 Millionen Auswanderer in unserem Jahrhundert hat man nach einer geringen Schätzung auf 6—8 Milliarden Mark angesetzt. Die größere des 20. würde uns das Doppelte und Mehrfache kosten. Hätten wir die 6—8 Milliarden Mark, die uns die Auswanderung kostete, schon im 19. Jahrhundert für Kolonien und Flotte ausgegeben, so säßen die 6 Millionen deutscher Auswanderer heute schon in einer deutschen großen Kolonie, und unsere Lage wäre eine unendlich viel bessere

IV.

Aber ist denn die Voraussetzung, daß nur ein von einer starken Flotte geschützter Seehandel, ein durch sie gedeckter Kolonialbesitz unser wirtschaftliches Gedeihen sichere, eine richtige? Gerade sie wird so vielfach geleugnet oder mit den bekannten Argumenten abgethan, die einstens berechtigt, heute wesentlich aus dem Munde kannegießernder Bierphilister und fortschrittlicher Opti-

nisten erklingen. Da heißt es: wir müssen eben Konflikte mit England vermeiden; als ob das unsere Regierung nicht im höchsten Maß zu thun bestrebt wäre. Oder meint man: unsere Feinde seien Frankreich und Rußland, und dafür hätten wir unser Landheer. Mit beiden haben wir aber in der Welt des Handels und der Kolonialausdehnung, d. h. auf dem Gebiet, das die Zukunft beherrscht, keine sehr verschiedenen Interessen. Jedoch ist es überhaupt falsch, diese Frage nur vom Standpunkt der nächsten europäischen Kriegswahrscheinlichkeit beantworten zu wollen. Es handelt sich um die viel allgemeinere Frage, ob die Handelspolitik heute oder in künftiger Zeit überhaupt unabhängig von der Machtpolitik und den Machtmitteln der Staaten zu führen sei. Das glaubte man und behauptete man gegen die Mitte unseres Jahrhunderts. Das sind Meinungen, die heute noch weit verbreitet sind; in den Kreisen der Friedensschwärmer, der politisch radikalen Parteien, der Arbeiterkreise herrschen sie noch vor; es sind idealistische Anschauungen, die die Kraft der sozialdemokratischen Führer ausmachen. Und deswegen muß ich hierauf eingehen, erklären, wie die praktische und theoretische Welt von den früheren entgegengesetzten Anschauungen aus zu diesem halb wahren, halb falschen Idealismus kam. Wenn man einen Gegner überzeugen will, kann man die partielle Berechtigung seiner Argumente zugeben, muß aber zugleich nachweisen, warum sie auf den vorliegenden Fall, für die Gegenwart nicht passen.

Als vom 16.—18. Jahrhundert die modernen Nationalstaaten sich bildeten, als sie um die damalige Kolonialwelt und ihre Vorteile, um den neuen Großhandel, um

die Handelsvorherrschaft kämpften, konnte dies nur durch handelspolitische Maßnahmen harter Art, durch schroff nationale Schutzzoll- und Schiffahrtsgesetze, durch Ein- und Ausfuhrverbote, durch ein hartes Fremdenrecht, durch ein barbarisches Völkerrecht, durch eine brutale Ausbeutung der Kolonien, durch zahllose Handels- und Kolonialkriege hindurch geschehen. Die Lehre des Merkantilismus war: alles Schwergewicht ihrer Macht, ihrer Armeen, Flotten und Kanonen müßten die Staaten in die wirtschaftlichen Wagschalen werfen. Man lehrte, aller Handel sei nur ein Kampf; stets könne nur der eine Staat gewinnen, was der andere verliere. Durch betrügerische Handelsverträge suchte man sich zu übervorteilen; die kleinen Staaten wurden mißhandelt und ausgebeutet. Die napoleonischen Kriege waren der letzte Höhepunkt dieser Art von Wirtschafts- und Handelspolitik, die durch Gewaltanwendung den Konkurrenten zu vernichten, ihm seine Kolonien zu nehmen, seine Handelsmarine zu zerstören suchte.

Eine entgegengesetzte Auffassung über das wirtschaftliche Verhältnis der Staaten untereiander, ihre Handelspolitik, ihre gegenseitigen Beziehungen war mit der Aufklärung, mit den nationalökonomischen Lehren A. Smiths groß geworden, und sie konnte in der langen Friedenszeit von 1815—1870 sich immer mehr ausbreiten, an Herrschaft gewinnen. Sie war auch einseitig, aber sie war humaner, idealer, sie war als Korrektur der alten Auffassung zunächst nötig und heilsam. Sie betonte einseitig den gegenseitigen Nutzen alles internationalen Handels, wollte alle Anwendung der staatlichen Machtmittel aus der wirtschaftlichen Konkurrenz der Staaten

verbannt wissen. Man dachte sich alle Staaten als im ganzen an Macht gleiche, von der Natur verschieden ausgestattete und so zu friedlichem Austausch von der Vorsehung bestimmt. Ein humaneres Völkerrecht und Seekriegsrecht, eine billigere Behandlung der Kolonien, eine liberale Handelspolitik griff Platz. Man begann Fremde und auswärtige Waren ganz anders als früher zur inländischen Konkurrenz zuzulassen. Es konnte scheinen, als ob alle Handelskriege und aller Handelsneid der Nationen verschwunden wäre, als ob die Weltwirtschaft und der moderne Verkehr von selbst mit Notwendigkeit einen ewigen Frieden, mit der vollen Gleichberechtigung aller Staaten und Menschen schaffe, daß es keine andere Konkurrenz mehr künftig geben werde, als die der wirtschaftlichen Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit, der Billigkeit und Güte der Waren.

Das preußische Zollgesetz von 1818 hatte sich diesem Standpunkt genähert; die großen englischen Zoll- und Handelsreformen von 1842—1860 stellten sich auf ihn; Napoleon III. hatte unter Michel Chevaliers, Rouhers und Cobdens Einfluß entsprechende Grundsätze sich angeeignet. Der große englische Parteiführer der Liberalen, Cobden, verkündete, wie eben jetzt Brentano im einzelnen nachwies, die Lehre, England brauche keine teure Flotte mehr; nur die Wohlfeilheit seiner Produkte garantiere ihm seinen Welthandel und seine Handelssuperiorität; eine große Flotte sei gefährlich, errege den Haß der anderen Staaten. Nur die Reduktion der Kosten für Armee und Flotte hebe den Wohlstand. England müsse auf das Blockaderecht, das Besichtigungs- und Durchsuchungsrecht fremder Schiffe im Seekrieg, auf das

bustier- und Seeräubergeist in ihnen und bei uns zu Hause nähren werde, daß wir unmöglich neben der ersten Landmacht zugleich eine große Seemacht werden könnten. Ich glaube mich nicht zu täuschen, wenn ich sage, der Kern aller Opposition gegen den gegenwärtigen Flottenplan liege in solchen Gedanken.

Ich halte sie für gänzlich falsch. Aber ich begreife doch auch, wie man zu solchen Anschauungen kommen kann. Würde ich derartige Befürchtungen teilen, so stünde ich auf seiten der Flottengegner, nicht der Flottenfreunde. Die Widerlegung derselben ist insofern nicht ganz leicht, als es sich um große zukünftige Erscheinungen und Bewegungen handelt, über die man Zahlenmäßiges schwer sagen, die man nur richtig schätzen kann, wenn man das zutreffende Augenmaß für unsere und die Zustände der anderen Großstaaten, für die künftige Gestaltung der wirtschaftlichen und internationalen Verhältnisse hat. Von mehreren der gehegten Befürchtungen kann man aber doch leicht ihre Unbegründetheit nachweisen.

Daß unsere großen Eisenindustriellen gerne Bestellungen für Schiffsbauten haben wollen, ist an sich kein Vorwurf für sie. Eine blühende Eisen- und Schiffsbauindustrie ist nicht bloß ihr Interesse, sondern das der Nation. Daß sie sich durch eine ungeschickte Zusammensetzung des Flottenvereinsvorstands den Schein gaben und den Verdacht erweckten, als ob sie allein den Seepatriotismus hätten, war taktlos, aber sie haben die Hand zu der hier nötigen Remedur geboten. Daß von ihnen aber der heute schwebende Plan der Flottenvergrößerung ausgegangen, ist eine gänzlich nichtige

Verdächtigung, die nur aussprechen kann, wer die entscheidenden Personen gar nicht kennt, wer überall Betrug wittert, in jedem Minister und Fürsten einen schlechten Kerl sieht.

Die, welche die Flottenpläne auf Enthusiasten oder Chauvinisten, auf Gewalt- und Eroberungsmenschen zurückführen, zeigen damit nur, daß sie von der heutigen Weltlage, ihren Macht- und Spannungsverhältnissen keine Ahnung haben. Die Gefahren für Deutschland, seinen Handel und Kolonien sind längst da. Sie werden nicht durch unsere starken Rüstungen erzeugt. Es handelt sich heute nur darum, ob wir ihnen weiter fast unbewaffnet entgegengehen sollen. Daß unseren größeren Seerüstungen weitere englische, russische, nordamerikanische folgen werden, ist möglich; aber das beweist nicht, daß wir nicht mit zwei statt einer Schlachtflotte doch viel gesicherter sind.

Die Kriege, Kämpfe, Demütigungen, welche uns die Flottengegner prophezeien, beschwören wir am besten durch eine stärkere Flotte. Im übrigen ist zu sagen: ohne größere Flotte ist die Gefahr entsprechend größer; ohne alle Gefahr ist das internationale Spiel der Mächte überhaupt nie; aber wir fürchten diese Gefahren nicht; und wir holen uns keine Demütigungen, wenn unsere auswärtige Politik die richtige ist, wenn wir mit der vergrößerten Flotte richtig operieren.

Die Erwartung, daß wir mit der vergrößerten Flotte auch bei uns den Eroberungsgeist, das leichtsinnige Spekulantentum, die Raubsucht von Gold- und Diamantengräbern, den Flibustiergeist von Seeräubern erzeugen, zeugt von geringer Kenntnis unserer politischen

Zustände, unserer Gesellschaft, unserer Kolonialentwicke-
lung. Wir sind noch heute im ganzen eine Nation von
Welt- und von Spießbürgern; Gewaltmenschen, die auf
dem Boden des Urwalds nicht so unbrauchbar sind wie
zu Hause in gesitteten alten Verhältnissen, die vertreiben
wir selbst aus unseren Kolonien, drängen sie in den Dienst
anderer Länder. Vielleicht thun wir gut daran; jeden-
falls die Gefahr, daß solche Leute uns beherrschen, unsere
Politik machen sollten, ist gering. Wir sind keine kauf-
männisch-kapitalistische Aristokratenrepublik, in welcher
Börse und Großkapital, Minenspekulanten und koloniale
Eisenbahnkönige die Kriege diktieren. Zu übermäßiger
Kolonialausdehnung und zu brutalen Handelskriegen
fehlen uns alle Vorbedingungen des Volkscharakters und
der Staatseinrichtungen. Dazu fehlen uns die Personen,
die Traditionen, der harte Geschäftsegoismus.

Wir wollen und wir werden keine [illegible]
Weltmachtspolitik treiben, nicht zu uferlosen [illegible]
und Seemachtsplänen kommen. Es ist eine [illegible]
Verdrehung, zu behaupten, das sei die Absicht der [illegible]
gierung und der Flottenfreunde. Gewiß [illegible]
einzelne deutsche Chauvinisten, [illegible]
Kolonialschwärmer und einzel[illegible]
thörichte Gedanken über [illegible]
Kriege mit Großbritann[illegible]
Aber sie sind gerin[illegible]
leicht hätten wir [illegible]
machtspolitik [illegible]
ruft falsche Vor[illegible]
als wollten [illegible]
oder russisch[illegible]

uns ein, eine Seemacht ersten Ranges werden zu können.

Von all dem ist ja aber bei allen vernünftigen Leuten nicht die Rede. Wir wollen weder ein Industriestaat, noch ein Kolonialstaat, noch eine Seemacht wie England werden; wir wollen ein Kontinental- und Militärstaat bleiben, wir wollen unsere Landwirtschaft nicht wie England preisgeben. Aber wir wollen unseren Handel und unsere Industrie so weit ausdehnen, daß wir leben und eine wachsende Bevölkerung unterhalten können; wir wollen unsere Kolonien verteidigen, womöglich irgendwo eine deutsche Ackerbaukolonie erwerben. Wir wollen dem überspannten Raubmerkantilismus allerwärts und einer solchen Teilung der Erde durch die drei Weltmächte entgegentreten, welche alle anderen Staaten ausschließen und zugleich ihren Handel vernichten möchte. Nur um dieses bescheidene Ziel zu erreichen, brauchen wir heute so nötig eine große Flotte, wie Preußen von 1650—1870 eine zahlreiche Landarmee brauchte, um nicht erdrückt zu werden. Auch sie war viel kleiner als die der Großmächte, aber um so viel besser. Das Gleiche hoffen wir von unserer Flotte. Wir wollen gegen die möglichen und drohenden Mißhandlungen auf dem Weltmeere und im Gebiete des Welt- und Kolonialhandels uns so weit stärken, daß uns die großen Mächte respektieren und unsere Unterstützung suchen, und daß die anderen mittleren und kleinen Staaten den Hort des Friedens und einen Schutz gegen Gewalt in uns sehen. Wie Friedrich der Große die anderen deutschen Staaten im Fürstenbunde gegen Oesterreichs Annexionslust sammelte, so muß heute das

Deutsche Reich der Mittelpunkt einer Staatenkoalition werden, welche zwischen den Weltreichen von Gewicht sein, bei den großen Kämpfen derselben, hauptsächlich beim letzten Entscheidungskampf zwischen England und Rußland das Zünglein an der Wage sein kann. Das ist aber nur möglich mit einer stärkeren Flotte als heute. Mit ihr werden wir, nicht erobernd, sondern friedlich, aber zugleich stark und „toujours en vedette“ wieder die Balance Europas halten können, wie in den Tagen Friedrichs des Großen und Bismarcks. Es waren die Tage, in welchen wir auch die größten wirtschaftlichen Fortschritte machten. Wir werden keine solche Tage des Einflusses und des Fortschrittes mehr erleben, wenn wir nicht auch auf den Meeren uns eine geachtete und unter Umständen gefürchtete Stellung erwerben. Mit unserer großen Flotte werden wir von den großen Weltmächten nicht angegriffen, aber respektiert werden; sie werden bald sehen, daß wir nicht den thörichten Gernegroß spielen, daß wir nicht ihre Politik nachahmen wollen. Die mittleren und kleinen Staaten werden wir gewinnen, weil sie sehen werden, daß wir sie nicht bedrohen, daß wir bereit sind, ihnen ihren Besitz, vielleicht auch ihre Kolonien zu garantieren, wenn sie einen friedlichen wirtschaftlichen Bund mit uns schließen.

Eine solche deutsche Seemachtspolitik wird den heutigen Handelsneid und die feindseligen wirtschaftlichen Spannungen ermäßigen, sie wird der berechtigten internationalen Teilung der Arbeit die Thüren offen erhalten. Wir werden uns nicht einbilden, durch die verstärkte Flotte, durch Kanonen und Torpedos seien Märkte und Absatz zu erwerben; das bleibt unseren

Industriellen, unseren Kaufleuten und unserer Handelsmarine überlassen; sie müssen nach wie vor das Beste für unsere wirtschaftliche Entwickelung thun. Aber draußen zwischen allen feindlichen Mächten, in barbarischen Ländern müssen sie einen festeren Rückhalt erhalten, als sie es heute haben. Und äußersten Falls werden wir allerdings, wenn unsere Lebensinteressen und unsere Ehre bedroht ist, auch auf der See dieselben ruhmvollen Schlachten schlagen, wie unsere Väter es bei Roßbach, bei Belle-Alliance, bei Sedan, bei Metz und Orleans gethan. Aeußersten Falls muß hinter unseren Kaufleuten, hinter unserer Handelsmarine draußen die ultima ratio regum stehen. Anders ist einmal die Welt nicht. Ohne Macht keine großen Staaten und keine große volkswirtschaftliche, handelspolitische und koloniale Entwickelung. Jeder brutale, überhebende, habsüchtige Machtmißbrauch für wirtschaftliche Zwecke ist verwerflich. Aber der legitime Machtgebrauch ist auf handelspolitischem Gebiete erlaubt, ja notwendig, heilsam, erziehend für die Nation und ihre berechtigten Zwecke. Die mittleren und kleinen nicht gefürchteten Staaten, die können auch heute ohne Seemacht auskommen. Wir nicht mehr; dazu sind wir zu groß geworden; wir sind mit unseren Leistungen und unserer Konkurrenz den Weltmächten zu unbequem geworden, als daß wir mit zu schwacher Seerüstung den weiteren Konkurrenzkampf mit ihnen kämpfen dürften.

Ich darf nicht mehr darauf eingehen, Ihnen im einzelnen die handels- und kolonialpolitischen Aufgaben zu schildern, bei denen wir der Flotte bedürfen. Nur das eine und andere erwähne ich noch kurz. Wir

müssen um jeden Preis wünschen, daß in Südbrasilien ein deutsches Land von 20—30 Millionen Deutschen im folgenden Jahrhundert entstehe; einerlei, ob es ein Teil Brasiliens bleibt, ob es ein selbständiges Staatsgebilde wird, ob es mit unserem Reiche in nähere Beziehung kommt; ohne eine durch Kriegsschiffe stets gesicherte Verbindung, ohne die Möglichkeit eines nachdrücklichen Auftretens von Deutschland dort ist diese Entwickelung bedroht.

Wir werden mit einigen unserer nächsten Nachbarn sicher mit der Zeit in ein näheres Handels-, vielleicht auch Zollbündnis kommen. Das bedarf, was Oesterreich oder die Schweiz betrifft, keiner maritimen Machtmittel. Aber sobald es sich um die skandinavischen Reiche oder Holland handelte, sind wir ohne Flotte einflußlos, als handelspolitischer Bundesgenosse wertlos. Es ist jetzt in Holland viel von einem Zoll-, Handels- und Kolonialbündnis mit Deutschland gesprochen worden. Wir drängen uns nicht dazu; aber wenn die Holländer klug sind, wenn sie ihre Kolonien nicht eines schönen Tages verlieren wollen, wie Spanien, so beeilen sie sich, dieses Bündnis zu suchen. Wir würden ihnen die politische Selbständigkeit ihres Landes und ihrer Kolonien garantieren können, wenn sie unserem Zollsystem sich anschließen, uns in ihren Kolonien Stationen einräumen, für Seekabel, Kohlenniederlagen und Aehnliches gemeinsame Sache mit uns machten.

Die Offenhaltung und Ausnützung des mittel- und südamerikanischen Marktes, des chinesischen und ganzen ostasiatischen Marktes ist ohne einen Schutz der Kriegsflotte, ohne Niederlassungen, wie wir sie in Kiautschou

haben, nicht möglich. Und wenn heute noch unser Absatz nach den europäischen Nachbar- und Kulturstaaten auch unendlich viel größer ist, als der nach diesen fernen Märkten und nach unseren eigenen Kolonien, das verhältnismäßige Wachstum nach letzteren war doch sehr viel stärker und in 25 und 50 Jahren jedenfalls wird der überseeische Absatz dahin eine ganz andere Rolle spielen als heute. Schon heute ist von den 600 bis 800 Millionen Mark Waren, die wir nach England schicken, ein großer Teil für jene fernen Märkte bestimmt; wir lassen ihn bisher noch über England gehen, weil wir draußen noch nicht fest genug Fuß gefaßt haben.

Doch genug. Deutschland kann und soll sich heute nicht mehr damit begnügen, im Schlepptau der großen Mächte, geduldet von ihnen bis auf Widerruf seinen Welthandel auszudehnen. Es will nicht mehr die Kinder- und Schulstube der übrigen Welt sein, ein Land, das viele Millionen seiner Söhne hinaussendet, damit sie in nächster Generation aufhören, Deutsche zu sein. Sein Staat, seine Kraft, seine Wissenschaft und seine Technik, sein Handel und sein Ansehen in der Welt sind so groß, daß es mit Recht fordern kann, seine moralischen und geistigen Eigenschaften, sein Gemütsleben, seine Kunst, sein Fleiß, seine Institutionen stehen so hoch, daß es im Interesse der Kultur, der Menschheit fordern kann, auf Grund eigenen Rechts, eigener Kolonien, eigener Stationen, eigenen Machteinflusses seine Stelle in der Weltwirtschaft, neben und nach den großen drei Weltreichen, mindestens in gleicher Linie wie Frankreich zu behaupten. Das ist unmöglich ohne größere Flotte.

Sie allein gibt uns dazu den Machtrückhalt, ohne welchen große Nationen das Größte nicht schaffen können.

Ihre Schaffung wird zugleich unserem politischen und nationalen Leben wieder den Schwung verleihen, der für jede große Fortschrittsepoche nötig ist. Was für die Tage Friedrichs des Großen der Erwerb Schlesiens, was für die Kaiser Wilhelms und Bismarcks die Gründung des Deutschen Reiches, das wird für die Gegenwart und das nächste Menschenalter Deuschlands Machtbegründung zur See sein. Es wird uns über die kleinliche Parteizerklüftung, über die kleinen wirtschaftlichen Alltagssorgen hinweg zu einheitlichem Handeln, zu einer deutschnationalen Politik großen Stils zurückführen.

Die Entwickelung des wirtschaftlichen und geistigen Horizonts unserer Nation.

Geschichtliche Betrachtungen gelegentlich der Flottenvorlage

von

Dr. K. Lamprecht,

ord. Professor der Geschichte in Leipzig.





Ich habe nicht die Absicht, agitatorisch für die Flottenvorlage einzutreten. Agitation kann überhaupt nicht Sache eines Universitätslehrers und insbesondere eines Historikers sein, auch nicht auf politischem Gebiete. Gewiß haben die Universitäten eine große politische Bedeutung und ihre Meinung hat in der Entwickelung der deutschen Geschichte des 19. Jahrhunderts beinahe immer durchschlagend gewirkt, so oft sie sich hören ließ. Aber sie sprach nur selten vernehmlich, nur in den größten Angelegenheiten der Nation und immer von dem weitesten Gesichtskreise aus. Eben dadurch wurde sie wissenschaftlich, war der Agitation enthoben und wirkte. Es ist ein wertvolles Erbe, das die Vertreter der heutigen Wissenschaft in dieser politischen Stellung der Universitäten während des 19. Jahrhunderts übernommen haben, und es muß ihnen Pflicht wie Vorteil sein, dieses Erbe voll zu wahren und nicht etwa durch agitatorische Eingriffe in den Verlauf des Zeitgeistes zu schmälern.

Es liegt mir also sehr fern, agitatorisch wirken zu wollen. Wohl aber glaube ich, daß die Entwickelung unserer nationalen Geschicke an einem Zeitpunkte angelangt ist, der für lange entscheidend sein wird, und

zu dessen Verständnis es entsprechend seiner Größe der weitesten Umschau auf dem Gebiete der nationalen Vergangenheit bedarf. Jene Generation, welche um 1870 auf der vollen Höhe ihres Daseins stand, hat wohl gemeint, daß mit der Errungenschaft der politischen Ziele dieses und der folgenden Jahre ein Höhepunkt der deutschen Entwickelung erreicht sei, den festzuhalten, nicht aber wesentlich zu überschreiten Aufgabe der künftigen Geschlechter sein müsse. Das Geschlecht, welches seit den achtziger Jahren in die lebendige Führung der nationalen Geschicke eingetreten ist, hat darüber anders denken gelernt. Wir können nicht verkennen, daß die politische Formation des Deutschen Reichs für den allgemeinsten nationalen Standpunkt nur eine Etappe für die volle Ausgestaltung der Nation als eines politischen Körpers bedeutet, und wir sehen, wie statt des Horizonts der europäischen Ereignisse der siebziger und teilweise noch der achtziger Jahre der Horizont einer ganz neuen Weltpolitik auch für Deutschland auftaucht. Was sich einsichtige Leute schon gegen Ende der siebziger Jahre sagten, das müssen wir uns jetzt alle eingestehen: mit der Gründung des Reiches haben wir wohl die Vorberge, nicht aber den Gipfel einer großen nationalen Zukunft erklommen. Die Umbildung, in der wir augenblicklich begriffen sind, möchte ich im weitesten Sinne als die Veränderung unseres wirtschaftlichen, politischen und geistigen Horizonts bezeichnen. Und ich möchte im folgenden auf die früheren Horizontveränderungen innerhalb der nationalen Geschichte hinweisen und auf diesem Wege den Blick dafür zu schärfen suchen, was denn eigentlich eine solche Umbildung bedeutet. Um hierfür

den richtigen Standpunkt zu gewinnen, bedarf es freilich eines Rückblickes auf mindestens das letzte Jahrtausend unserer Geschichte. Tausend Jahre bedeuten ja, von der Beobachtungsstelle eines kurzen Menschendaseins betrachtet, viel, im Leben einer Nation aber sind sie eine nicht allzu große Spanne Zeit: umfassen sie doch nur 30 Generationen, so daß jeder von uns rückwärts schauend das Dasein der Nation, wie es um 900 war, eigentlich nur aus der dreißigsten Hand seiner Väter empfängt. Nur ein dreißigmaliger Händewechsel gleichsam verbindet uns mit unseren Ahnen in der Zeit der sächsischen Kaiser.

Um diese Zeit begann es in deutschen Landen langsam glücklicher auszusehen als lange Zeit zuvor. Die heutigen Nationen des europäischen Abendlandes, wie sie im 9. und 10. Jahrhundert erst in Bildung begriffen waren, waren aus dem weiten Bereich des karolingischen Reiches heraus an die selbständige Führung ihrer Geschicke herangetreten; aus der gleichsam elementaren Schulung Karls des Großen entlassen, hatten sie zu zeigen, wessen sie aus eigenen Kräften fähig waren. Und da ergab sich denn alsbald, daß das deutsche Volk die politische Führung antrat. Bei weitem gleichartiger in dem Wesen seiner einzelnen Stämme als irgend eine der anderen Nationen, fand es am frühesten politische Einheit und damit politische Größe; und als der zeitgemäße Ausdruck dieser Größe fiel ihm noch unter der sächsischen Dynastie die deutsche Kaiserkrone zu. Das ist das politische Bild der Lage.

Man würde aber die tiefere Situation außerordent-

lich verkennen, wenn man annähme, dem einheitlichen Reich habe nun auch eine einheitliche Durchbildung der Nation und eine eng durchflochtene Weiterentwickelung der Schicksale seiner einzelnen Teile entsprochen. Dieses alte Deutsche Reich hat bis zu seinem im 13. Jahrhundert eintretenden Verfall stets vergebens versucht, in einer allgemeinen kaiserlichen Verwaltung gleichsam erst körperhaft zu werden; seine Versuche sind in stets wachsendem Umfange mißlungen. Was bedeutet aber eine Zentralgewalt ohne die Fähigkeit, sich im Inneren auszuwirken? Das Reich war begründet, der alte Gedanke des römischen Imperiums war erneuert, aber der Kulturzustand der Nation war weit davon entfernt, eine solche großartige, die gesamte Nation umfassende Einrichtung erträglich oder auf die Dauer auch nur möglich zu machen. Wir sind im Zeitalter der Naturalwirtschaft, jeder größere Verkehr fehlt; jede Wirtschaft, sei es des Bauern, sei es des Grundherrn, bildet der Hauptsache nach eine Welt für sich, in der alles, was man verbraucht, auch erzeugt wird. Isoliert stehen in gewaltiger Zahl die einfachen agrarischen Wirtschaftskörper neben einander. Zwar ziehen sich über diesen Zustand gleichmäßiger Vereinzelung hie und da dünne Fäden eines Handels, aber dieser Handel liegt der Hauptsache nach in nicht nationalen Händen, wird von Kaufleuten, die wir heute nur größere Hausierer nennen, betrieben und erstreckt sich wesentlich doch nur auf den Verschleiß gewisser kostbarer Produkte des Orients gegen einheimische Erzeugnisse. Im ganzen befinden wir uns auf dem Boden einer sich zwar kräftig entwickelnden, sehr bald zu größeren Ersparnissen gelangenden, aber doch fast ausschließlichen

Naturalwirtschaft. Dementsprechend war der wirtschaftliche und geistige Horizont des Durchschnitts der Nation ein überaus beschränkter. Das heimatliche Dorf umschloß im wesentlichen den Interessenkreis des einzelnen Deutschen, und nur selten ausgeübte staatliche Pflichten, vornehmlich der Heeresdienst, pflegten ihn diesem eng gebundenen Dasein zu entziehen. So war auch, was ihn geistig belebte, an diesen engen Horizont gebunden. Die Ueberlieferung der nationalen Geschichte verharrte darum noch auf der Stufe der sagenhaften Tradition: selbst die Kunde der größten Ereignisse wurde in ungenauer Erzählung von Hand zu Hand gegeben, bis sie sich bei dem Mangel jeglicher Kontrolle durch größere Verkehrseinrichtungen in die dunklen Nebel der Anekdote und des Epos verlor. Nur die Klöster, gleichsam Oasen der fremden lateinischen Kultur im Lande, haben uns die genaue Kenntnis der Vorgänge dieser Zeit überliefert; ohne die treue Arbeit ihrer Mönche würden wir von Otto dem Großen und Konrad II., ja selbst noch von Friedrich Barbarossa nur eine Kenntnis im Gewande einer sich immer mehr zur Geschichte aufhellenden epischen Darstellung besitzen.

Allein dieser Zustand eines engsten geistigen und wirtschaftlichen Horizontes ward nun in eben den Jahrhunderten aufgelöst, da das Reich zerfiel, in den großen Jahrhunderten der Staufer. Wir sehen, wie schon im 10. und 11. Jahrhundert aus einer immer emsiger betriebenen Naturalwirtschaft heraus die nationalen Ersparnisse wachsen und wie es möglich wird, mit ihrer Hilfe eine immer mehr wachsende Gesellschaftsschicht zu ernähren, die sich der Bearbeitung und Veredelung der

Naturalprodukte hingibt. Die Industrie entsteht, entsteht an eben jenen Orten, wo bis dahin die spärlichen Verbindungen eines internationalen Handels sich gekreuzt hatten: und so heben sich aus dem gleichartigen Zustande einer dörflichen Kultur allmählich die Städte heraus. Und das städtische Leben, an sich der Herd einer ganz neuen und in sich abgeschlossenen rechtlichen Entwickelung, an sich von jener Einseitigkeit, die es den deutschen Städten bald ermöglichte, kleine Republiken zu werden, begrenzte sich doch in seinen allgemeinen Wirkungen keineswegs auf den Bering des städtischen Areals selbst. Vielmehr bildete sich jetzt um jede Stadt herum ein mehr oder minder ausgedehnter Kreis ländlicher Ortschaften, die von städtischem Leben, städtischer Industrie und städtischem Handel beeinflußt wurden. So zerfiel das Reich bald in eine große Anzahl freilich lokal noch streng begrenzter städtischer Einfluß-, Handels- und Verkehrsgebiete, von denen einige im Laufe der Zeit wiederum unter sich zusammenflossen: so daß gegen Ende der staufischen Zeit schon eine Anzahl großer Verkehrsgebiete vorhanden war, so z. B. das oberrheinische mit dem reichen Kranze seiner Bischofsstädte von Konstanz bis Mainz, das niederrheinische mit seinem Zentrum Köln, das Donaugebiet mit dem Mittelpunkt Regensburg u. s. w. Nun begreift es sich ohne weiteres, daß dieser ganz neuen Bildung ein stark erweiterter wirtschaftlicher und geistiger Horizont auch des gesellschaftlichen und geistigen Interessenkreises entsprach. Unsere erste bürgerliche Kultur, die Kultur des Patriziats im 12. und 13. Jahrhundert, ist der Ausdruck dieses Umschwungs. Aber doch waren die Interessen dieser neuen Gesellschaft nach

unseren Begriffen noch unendlich eng gebunden. Die industrielle Arbeit war der Hauptsache nach Kundenarbeit, rechnete mithin mit einem genau begrenzten Kreise von Abnehmern, kannte nicht das Bedürfnis steigenden Exports, war infolgedessen vornehmlich auf Steigerung der Qualität, nicht der Quantität der Ware gerichtet. Dem entsprach es denn, wenn die industrielle Klasse nicht so sehr auf die Erzeugung großer Massen und damit auf steigenden Reichtum ausging, als vielmehr dem Ideal eines ruhigen Lebens bei begrenzter Produktion zustrebte. Es sind die Voraussetzungen der älteren mittelalterlichen Zunft, in der die einzelnen Handwerker gleich Brüdern neben einander lebten, in der eine kommunistische Vorstellung der Produktion verwirklicht werden sollte, in der daher der Geist wirtschaftlicher wie allgemeiner Initiative bei dem Einzelnen nicht aufkam. Und ähnlich wie in der Industrie war auch der Wirtschaftssinn im Handel noch gebunden, und dieser seelischen Disposition auf wirtschaftlichem Gebiete entsprach ein verwandter enger Horizont auch des geistigen Lebens.

Aber schon waren mittlerweile leise aber kräftig die ersten Keime einer ganz veränderten Gestaltung der Dinge in Entwickelung begriffen. Ein großer internationaler Handel von natürlicher Triebkraft wird immer auf dem Austausch der Erzeugnisse verschiedener Zonen beruhen, und so war denn der internationale Handel des frühen Mittelalters, soweit überhaupt von ihm geredet werden kann, auf dem Austausch der Produkte Indiens und Westeuropas begründet gewesen. Dabei hatte dieser Handel naturgemäß die Bahnen des Mittel=

meeres verfolgt und war dann durch die Meerenge von Gibraltar an die Westküsten Europas übergegangen, wo er teils in London, teils an der flandrischen Küste, in Brügge strandete. Diese anfängliche Bildung, auf der die frühe Handelsgröße Flanderns und vielleicht vorher auch schon Frieslands beruhte, wich nun seit dem 11. Jahrhundert langsam einer anderen. Mit den Kreuzzügen traten die Handelsstädte Italiens mehr als bis dahin hervor. Mit der Fülle großer Züge unserer Kaiser über die Alpen wurden die Hochgebirgspässe eröffnet. Der internationale Handel schlug allmählich neben der alten Straße die neue über die Alpen nach Mitteleuropa ein, und so ergab sich Süddeutschland als sein nächstes Aufnahmegebiet. Es ist die Zeit, da unsere großen Städte im nördlichen Vorgebiet der Alpen aufblühen, Wien und Basel, Augsburg und Ulm, und vor ihnen, die Fühlung nach Norden zu suchend, Nürnberg. So entsteht ein großes einheitliches süddeutsches Handelsgebiet.

Inzwischen aber war auch im äußersten Norden Deutschlands ein ausgedehntes einheitliches Handelsgebiet entstanden. Es ist unabhängig von irgend welchen internationalen Voraussetzungen emporgekommen. Recht eigentlich kann es als die Frucht der Arbeit jener unzähligen Tausende angesehen werden, welche während der Zeit der Naturalwirtschaft das Reich allmählich zu einem agrarisch blühenden Lande umgeschaffen hatten. Aus den Gegenden blühendster landwirtschaftlicher Produktion des 12. und 13. Jahrhunderts, aus Franken und aus dem Moselthal, vom Niederrhein, von Flandern und Holland strebten um diese Zeit in immer

größeren Scharen kräftige Söhne des Bauernstandes nach Osten, um die seit mehr als einem halben Jahrtausend bestehenden Grenzen deutschen Wesens, die Elbe und Saale, zu überschreiten und ostwärts zu wandern, hinein in die slawische Welt. Die Besiedelung des heutigen deutschen Ostens begann: die eigentliche Großthat unserer Nation während des Mittelalters. In dem Zusammenhang unserer Betrachtungen aber ist die wichtigste Seite dieses unendlich folgenreichen Vorgangs die, daß jetzt erst von den Deutschen die Südküste der Ostsee, ja die Ostsee überhaupt gewonnen ward. Erst um die Mitte des 12. Jahrhunderts entstand Lübeck als erster deutscher Ostseehafen an der Stelle, wo die Ostsee sich südwestlich am meisten dem alten deutschen Mutterland nähert. Indem aber nun zum Nordseegebiet jetzt der neue Bereich der Ostsee für die Nation gewonnen ward, ergaben sich die Voraussetzungen eines aus natürlichen Gründen größter Entwickelung fähigen, internationalen westöstlichen Handels, der von London schließlich bis Nowgorod, von den norddeutschen Städten auch des Binnenlandes bis nach Wisby, Stockholm und Bergen reichte. Es ist das Gebiet der deutschen Hanse, das hier langsam emportaucht, ein Gebiet, welches die deutschen Städte bald in gemeinsamem Verbande wirtschaftlich beherrschten und dessen wirtschaftliche Herrschaft sie sich auch bald in gewaltigen politischen Kraftentfaltungen gegenüber den skandinavischen Königreichen wie gegenüber den Engländern und Moskowitern sicherten.

Die Veränderungen in Süd- und Norddeutschland, von denen soeben erzählt wurde, traten im Laufe des

14. Jahrhunderts stärker hervor und erreichten die Höhe ihrer Wirkungen im Verlaufe des 15. Jahrhunderts und der ersten Jahrzehnte des 16. Jahrhunderts. Es ist eine Welt ganz neuen Charakters, die mit dieser Zeit in Deutschland emporsteigt. Jetzt fallen die engen Voraussetzungen des bisherigen Handwerks und des alten Handels. Mit dem erweiterten Wirtschaftsgebiet des Nordens wie des Südens tritt der Gedanke der Massenproduktion langsam an das Handwerk heran. Die gebundenen Formen der alten Zünfte werden gesprengt. Zwischen die Meister und die Lehrkinder schiebt sich der immer zahlreicher werdende Stand der Gesellen. Die ersten Formen der Hausindustrie treten auf und die in der Industrie beschäftigten Klassen zerfallen je länger desto mehr in Unternehmer und Arbeiter. Dieser Prozeß wird beschleunigt durch die Umwandlung derjenigen Schichten, die sich dem Handel widmen. Im Handel tritt neben das alte Hausierertum jetzt der große Eigenhandel in weite Fernen. Der Geldhandel als besonderer Zweig des Handels trennt sich vom Warenhandel. Das größere Risiko und der steigende Umfang der Geschäfte führt zur Vergesellschaftung der Handelskapitalien in Compagniegeschäften bis hinauf fast zur Form der modernen Aktiengesellschaft. Ueberhaupt treten die modernen Formen des Handels in ihrem einfachsten Wesen hervor und der Handelsstand beginnt, indem er zugleich auf das industrielle Unternehmen übergreift, auch die Industrie zu befruchten. Es sind Erscheinungen, die, lokal an den engen Kreis der großen Städte gebannt, mit außerordentlicher Schnelligkeit in fast geilem Wachstum emporschießen und dem städtischen

Leben des ausgehenden 15. Jahrhunderts in mancher Richtung einen fast modernen Anstrich verleihen. Auch die minder erfreulichen Symptome modernen Lebens, Handelskrisen und Arbeiterausstände, schwere Bankerotte und das Leichtsinnsleben des Parvenus, fehlen nicht. Auf geistigem Gebiete aber bezeichnet diese Zeit mit ihrem gänzlich veränderten Verkehrshorizont einen ungeheuren, ja den größten Fortschritt, den die Nation überhaupt bisher erlebt hat. Es ist die Trennung von Mittelalter und Neuzeit, die sich in diesen Zusammenhängen vollzieht. Jetzt wächst in den deutschen Städten jenes Patriziat empor, das Träger der Renaissance wird. Jetzt entfaltet sich auch in den tieferen Kreisen des Bürgertums die geistige Disposition, die sie fähig macht für die Aufnahme der Lehre Luthers. Denn Luther hat zwar wiederholt betont und mit Recht, daß er aus Bauerngeschlecht stamme, sein Vater aber war in seinem ganzen Schicksal ein echter Typus des neuen Städters, ein ausgewanderter Bauernsohn aus dem Dorfe Möhra, der im Mansfelder Kupferbergbau als einfacher Arbeiter anfing und als Besitzer mehrerer Hochöfen endete. Und wie in der Entwickelung der Familie Luthers sich gleichsam damalige Vergangenheit und Gegenwart des deutschen Volkes verbinden, doch unter stärkerer Betonung der neuen, städtischen, geldwirtschaftlichen Momente, so ist auch das Evangelium Luthers zwar Stadt und Land gleichmäßig verkündet worden, aber von den Lehren der aufständischen Bauern hat sich Luther abgewandt und die großen Städte des Landes sind vor allem Bekenner und Träger der neuen Konfession geworden. Dabei läßt sich nicht verkennen,

daß die Renaissance vornehmlich im südlichen Handelsgebiete zu Hause war. Erst in den dreißiger und vierziger Jahren des 13. Jahrhunderts dringt sie auch stärker nach Norden vor. Die Errungenschaften der Reformation dagegen in der reinsten Form des Luthertums sind schließlich vornehmlich im Norden gewahrt worden.

Sehen wir uns so während der Jahre 1520—1530 in deutschen Landen um, so finden wir, wohin wir blicken, ein großes Leben und einen Aufschwung sondergleichen. Wie aus den Angeln gehoben erscheint die alte Welt. Nichts scheint diesem Volke unerreichbar. Zweifelsohne waren wir die führende Nation Europas, und die Worte: quis infandam tulerit Teutonicorum superbiam, die ein großer englischer Geschichtsschreiber des 12. Jahrhunderts ausgerufen hat, könnten auch noch in dieser Zeit erschollen sein. Aber — gehen wir nur um ein Jahrhundert weiter, so befinden wir uns in den Anfängen des Dreißigjährigen Krieges. Der alte Glanz ist erloschen, fast weggewischt erscheint der Name der Nation in der Tafel der Völker, und die nächsten Jahrzehnte bringen den vollkommenen erst nach Jahrhunderten wieder ausgeglichenen Ruin. Und dabei ist es nicht das Elend des Dreißigjährigen Krieges, das die Nation zu Grunde gerichtet hat. Schon um 1540 und 1550 sind die Spuren des Verfalls deutlich. Luther war der letzte große Theologe der Nation im 16. Jahrhundert, Dürer ihr letzter großer Künstler. Der Humanismus als großartige Lebenshaltung hörte mit Hutten auf, die späteren Humanisten waren Philologen. Die Wissenschaft zog sich aus Deutschland zurück und fand ihr

Asyl nur noch in den Grenzscheiden des Reichs, in der Schweiz und in Holland. Wirtschaftlich endlich sehen wir die reichen Geschlechter der großen Städte der Reformations- und Renaissancezeit seit Mitte spätestens des 16. Jahrhunderts von Stufe zu Stufe sinken. Wo liegen die Gründe für diese so plötzliche, scheinbar so unerwartete allgemeine Wendung des Schicksals?

Es hat inzwischen eine ungeheure Erweiterung des wirtschaftlichen und geistigen Horizonts stattgefunden, an der in voller Kraft teilzunehmen den Deutschen nicht vergönnt war. Das Ende des 15. Jahrhunderts hatte als Ergebnis langer und zäh wiederholter Bemühungen den romanischen Nationen, an erster Stelle Portugal und Spanien, die Entdeckung der ältesten und jüngsten Welt, Ostindiens und Westindiens, der großen Kulturen des südlichen Asiens und der reichen Zivilisationen Zentralamerikas gebracht. Gewiß war damit das Relief der Erde noch keineswegs vollkommen entdeckt, aber doch waren Veränderungen eingetreten, denen gegenüber die früheren Erweiterungen des wirtschaftlichen und geistigen Horizonts in Deutschland wie ein Kinderspiel erscheinen. Es ist jetzt klar und unabwendbar, daß der bisherige europäische Horizont einem atlantischen, durch den Umkreis des Indischen Ozeans erweiterten Horizont weichen wird, und daß das Mittelmeer, noch nicht durch das Thor des Suezkanals mit dem fernen Osten verbunden, seine lang bewahrte, einzigartige zentrale Stellung in der Vermittelung des Verkehrs der zivilisierten Völker verlieren wird. Das hieß aber für Europa die allmähliche Verlegung des großen Verkehrs an die westlichen Küsten. Diese Folge ist thatsächlich im 16. bis

19. Jahrhundert eingetreten. Spanier, Holländer, Engländer haben sich in der Beherrschung des Weltverkehrs abgelöst.

War es nun für Deutschland möglich, an diesem ungeheuren Umschwung der Dinge in voller Kraft und mit vollem Erfolge teilzunehmen? Gewiß erschien die Aufgabe bei der geographischen Lage Deutschlands und bei der damaligen Ausbildung des Verkehrswesens, die dem größten Teile unseres Bodens den Charakter des Binnenlandes beließ, als eine überaus schwierige. Wenn wir aber die Nation an ihrer Lösung schon bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts so durchaus und völlig scheitern sehen, so sind dafür auch eine große Anzahl von Vorgängen der inneren deutschen Entwickelung verantwortlich. Hier nur einige der wichtigsten. Zunächst war klar, daß der neue Horizont Seeherrschaft in ganz anderem Sinne als bisher verlangte; Seeherrschaft aber konnte in diesem Falle nur von der Nordsee her ausgeübt werden, wie sich denn Holland, eben unter Absplitterung vom Reiche, seinen großen Anteil an der Entwickelung von dieser Stelle her gesichert hat. Nun lagen aber die Verhältnisse im 16. Jahrhundert noch nicht derart, daß Norden und Süden wirtschaftlich und in ihren Verkehrsinteressen derart verbunden gewesen wären, daß dem Süden die Teilnahme an der Beherrschung der Meere auf dem Wege über die Nordseestädte mög[lich] gewesen wäre. Noch bestanden damals Süd- und [Nord]deutschland im wesentlichen als gesonderte H[...] gebiete, das eine nach Süden, das andere nach [...] schauend, beide getrennt durch den breiten vo[n ...] nach Osten ziehenden Wall der deutschen Mitt[...]

die zwar an sich niedrig sind, deren Paßübergänge aber in beträchtlicher Höhe zu liegen pflegen. Zwar ziehen sich zwischen diesen Gebirgen von dem Rhein bis zur Weichsel Flüsse hin, die alle einen südnördlichen Lauf haben und die mithin auf einen Verkehr des Gesamtgebiets über Nord- und Ostsee weisen. Allein der Verkehr auf diesen Flüssen, mit Ausnahme des Rheins, war noch wenig entwickelt. Erst in den späteren Zeiten einer vollkommen entfalteten territorialen Geldwirtschaft sind diese Flüsse von hoher Bedeutung geworden und haben dann allmählich zur Entwickelung jenes Uebergewichts des Nordens beigetragen, das heute namentlich auch auf politischem Gebiete besteht. Im 16. Jahrhundert aber kamen diese großen Verkehrswege noch wenig in Betracht. Erst im 17. und 18. Jahrhundert ist der mitteldeutsche Handel größer geworden und sind Städte wie Leipzig und Berlin emporgeblüht. Vorläufig war Süddeutschland von einer Teilnahme an dem neuen großen Handel, soweit hierfür ein Verkehr über die Nordsee notwendig war, so gut wie abgeschnitten. Die großen Kaufleute des Südens, so die Fugger und die Welser, haben freilich trotzdem versucht, sich dem neuen großen Verkehrshorizont anzupassen. Das vermittelnde Element für sie war, daß der damalige deutsche Herrscher Karl V. zugleich König von Spanien war, und daß sie vermöge einer eigentümlichen Konstruktion ihres Geschäfts in der Lage waren, sowohl nach dem spanisch-niederländischen Antwerpen wie nach dem portugiesischen Lissabon Vertreter ihrer Häuser mit den weitgehendsten Vollmachten auszusenden. So haben sie unter den für die Niederländer wie die Romanen be-

stehenden Bedingungen an dem neuen großen Handel teilzunehmen versucht. Sie und verwandte Häuser haben Flotten aus spanischen Häfen ausgehen lassen und haben sich am portugiesischen Gewürzhandel beteiligt, ja selbst zu Eroberungen und Kolonisationen sind sie fortgeschritten. Allein schließlich zeigte sich doch, daß sich ein großer Handel auf so künstlicher Grundlage nicht halten ließ. Immer mehr wurden die süddeutschen Häuser aus ihm herausgedrängt, immer mehr auf bloßen Geldhandel reduziert; und in diesem verloren sie schließlich in kopf- loser Unterstützung der Kriegsbestrebungen der großen Monarchen des 16. Jahrhunderts ihr Geld. Aber auch der Norden fand sich nicht darein, unter den scheinbar für ihn viel günstigeren Bedingungen an dem neuen Welthandel teilzunehmen. Warum die Hanse hier ver- sagte, das ist eine folgenschwere Frage der deutschen Geschichte, die noch nicht genügend beantwortet ist. Ge- wiß kann man politische Gründe geltend machen. In den fortwährenden inneren Kämpfen des 14.—16. Jahr- hunderts war das Reich fast zu Grunde gegangen, und es war allenthalben eine feindselige Stimmung zwischen den Städten und den Territorien emporgewachsen, die den Städten die Ausbreitung ihres Handelseinflusses wie im Süden so auch im Norden in hohem Grade erschwerte. Denn die erstarkten Landesherren belegten die durch ihre Territorien führenden Straßen mit immer höheren Zöllen und arbeiteten überhaupt an einem wirtschaftlichen Abschluß der einzelnen Territorien, der die auf unbedingte Verkehrsfreiheit angewiesenen Städte schließlich aufs schwerste schädigen mußte. Waren diese Verhältnisse geeignet, den Verkehr im ganzen Reiche zu

unterbinden, so kam für die Hanse noch erschwerend hinzu, daß das Reich nicht in der Lage war, eine Flotte zur Verteidigung des hanseatischen Machtbereichs aufzustellen. Allein dies alles erklärt doch nicht die beinahe vollkommene Unthätigkeit der Hanse in den großen internationalen Beziehungen des Handels, wie sie durch die Entdeckung der neuen Seewege gewonnen worden waren. Erschwerend für eine Teilnahme mag hier in Betracht gekommen sein, daß sich die Kaufmannsgeschlechter der norddeutschen Städte anscheinend eines viel geringeren Reichtums erfreuten als das Patriziat des Südens, und daß es daher der Bildung ganz neuer Formen kaufmännischer Association bedurft haben würde, wenn man an dem neuen großen Handel über See hätte teilnehmen wollen. Allein auch hier läßt sich wieder einwenden, daß diese Formen ein Jahrhundert später von den Holländern in der Begründung der ostindischen und anderer Compagnien gewonnen worden sind, und es scheint kein Grund vorzuliegen, warum die Hansen nicht auch ihrerseits diese Formen hätten entwickeln können. Es läßt sich ferner für den Verfall der Hanse als vielleicht tiefster Grund anführen, daß dieser Verband in einer Zeit beginnender kräftigster Blüte eines noch mittelalterlich gebundenen Genossenschaftswesens entstanden und eben aus dessen Geist hervorgegangen war, daß aber mit dem Auftauchen des modernen individualistischen Geisteslebens seit spätestens dem 16. Jahrhundert eben dieser genossenschaftliche Geist abstarb und darum auch die aus ihm hervorgegangenen Institutionen verdorren mußten. Doch alle solche Erwägungen bedürfen noch einer tieferen Fundamentierung und Be-

glaubigung durch das Studium der konkreten Vorgänge der hanseatischen Geschichte. Sicher ist, daß wir seit dem 16. Jahrhundert den vollkommenen Ruin des hanseatischen Handels eintreten sehen: schon in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts ist die Lage völlig klar und zu Ungunsten der Hanse entschieden. Die kennzeichnenden Ereignisse vollziehen sich vornehmlich in Hamburg. Während im Mittelalter die Hansen den Handel Englands durch den Stalhof, ihre große Londoner Faktorei, beherrscht hatten, sehen wir jetzt, wie umgekehrt die Engländer in Hamburg eine große Faktorei, die Faktorei der Merchant Adventurers, begründen und seit dem Jahre 1611 so endgültig ausgestalten, daß sie seitdem auf fast zwei Jahrhunderte den Hamburger, und das heißt einen großen Teil des deutschen Handels überhaupt, beherrscht haben. Und was in Hamburg eintrat, das wiederholte sich in andern Formen in fast allen wichtigen deutschen Nord- und Ostseehäfen. So war es spätestens gegen Schluß des 16. Jahrhunderts entschieden, daß die Deutschen an der letzten großen Erweiterung des Verkehrshorizonts der europäischen Völker nicht teilnehmen sollten, und die entsetzlichen Jahre des Dreißigjährigen Kriegs brachten nur den damit eintretenden Verfall der nationalen Geschicke zu völligem Ausdruck und Bewußtsein. Die Nation aber hat über zwei Jahrhunderte unter diesem Unglück wirtschaftlich geseufzt und gelitten, und dem Rückgang des materiellen Lebens ist der des geistigen gefolgt. Wir gerieten in Abhängigkeit von der litterarischen und künstlerischen Entwickelung vornehmlich Hollands und Frankreichs, später auch Englands, und selbst die Segnungen

unserer eigensten Großthat, der Reformation, kamen an erster Stelle vor allem Holland und England und von diesem ausgehend Nordamerika zu gute.

Es sind Ereignisse, deren großer Zusammenhang gerade jetzt, in unseren Tagen, zu ernster Betrachtung auffordert. Denn von neuem stehen wir heute vor der nicht mehr zu leugnenden, völlig klaren Thatsache einer unendlichen, letzten Erweiterung des Verkehrs- und Wirtschaftshorizonts dieser Erde. Es ist eine Bewegung, die etwa vor anderthalb Jahrhunderten begonnen hat, in den Zeiten, da von neuem ein größeres geographisches und ethnographisches Interesse einsetzte, in jenen Jahrzehnten, welche bei uns in Deutschland das Entstehen der neueren Geographie aus dem Denken eines Kant, Pallas und Forster sahen, und die in England zu den Entdeckungsreisen eines Cook führten. Von jener Zeit her läuft bis in die Gegenwart herein eine beinahe ununterbrochene Reihe von Forschungsreisen, Entdeckungen und Eroberungen der europäischen Völker, als deren Ergebnis jetzt die völlige Entschleierung des Antlitzes unserer Erde, soweit sie bewohnt und bewohnbar ist, feststeht. Und dem wissenschaftlichen und Bildungsinteresse ist wie immer das wirtschaftliche und politische gefolgt. Eine neue, vielleicht auf lange Zeit letzte Verteilung der Erde, und im Zusammenhang mit ihr eine neue Verteilung auch schon früher bekannter Gebiete hat begonnen. Die europäische Politik ist im Begriff einer Weltpolitik zu weichen und die Ueberzeugung befestigt sich, daß nur jene Völker Europas eine große Zukunft besitzen werden, die sich dazu befähigen, an dem allgemeinen Wettlaufe zur Beherrschung der fremden

Weltteile durch Wissen und Macht teilzunehmen. Die Frage erhebt sich, ob wir in Deutschland gerüstet sind, an diesem Wettlaufe teilzunehmen, und ob wir übersehen, um welchen Preis es sich bei ihm handelt. Darüber kann nach allem, was hier ausgeführt ist, auch nicht der geringste Zweifel herrschen, daß eine wirkliche feste Teilnahme der Nation an den Wohlthaten der neuesten und letzten Erweiterung des Erdhorizonts die wesentlichste Umgestaltung ihres ganzen seelischen Lebens und damit aller ihrer inneren Verhältnisse bedingen wird. Man wäre sehr falsch berichtet, wollte man annehmen, daß es sich bei diesen Dingen nur um eine wirtschaftliche Revolution oder gar nur um eine politische Machtfrage handelte. Viel tiefer und viel gewaltiger sind die Zusammenhänge, die sich aufdrängen. Nimmt die Nation energisch teil an der neuen Entwickelung, so wird sie ein neues Gefühl der Kraft und der Größe überkommen. Nicht bloß der allgemeine, auch der Horizont des Einzelnen wird sich unendlich erweitern, seine Persönlichkeit wird freier werden und frischer und größer. Die geistige Aufnahmefähigkeit der Nation wird unter erweiterten Dimensionen einen ganz anderen Charakter erhalten, und auf Grund dieser erweiterten allgemeinen Aufnahmefähigkeit wird sich eine geistige Kultur erheben, machtvoller, minder gebunden, eigenartiger, höher als je eine zuvor. Ist man aber berechtigt, in solchen Zusammenhängen vor allem den weltgeschichtlichen Gewinn für alle Zukunft der großen Völker des Erdballs zu sehen und damit das dauernde Verdienst, welches eine Teilnahme an den neuen Bestrebungen bringen würde, so wird doch auch der

Erfolg im engeren Sinne, der wirtschaftliche und politische Aufschwung, nicht ausbleiben. Es ist ein Thema, das in unseren Tagen häufig genug behandelt worden ist, auf dessen erhebende Seiten ich darum hier nicht weiter eingehe. Strecken sich aber unsere Hoffnungen so weit, so sind wir wohl in der Lage, sie fester zu fundamentieren und mit frischerer Hoffnung in die Zukunft zu schauen, wenn wir unsere heutige Lage mit derjenigen vergleichen, die im 16. Jahrhundert bestand, in jener Zeit, in der unsere Versuche, an dem größeren indo-atlantischen Horizont teilzunehmen, gescheitert sind. Damals noch keine eigentliche geographische Einheit des nationalen Gebietes, noch weniger eine große politische Einheit und, wie es wenigstens scheint, an den eigentlich wichtigen Stellen in Norddeutschland kein großer Reichtum und feste Geschlossenheit des Wollens. Heute dagegen eine Durchfurchung des Reiches mit Verkehrsverbindungen, welche für die weiten Entfernungen unseres Exports nach den fremden Weltteilen Stuttgart und München als beinahe ebenso günstig an der See erscheinen lassen als Hamburg, eine Umgestaltung, wenn wir so wollen, des ganzen Reiches zum Küstenlande. Heute weiterhin eine politische Einheit der Nation, wie sie wesentlich mit eben aus der Einheit der Verkehrsinteressen hervorgegangen ist. Und endlich heute eine glänzende materielle Entwickelung und ein frisches Aufstreben des niedersächsischen Stammes, der an den Meeresküsten sitzt, eben jenes Stammes, der vielleicht der begabteste und unverbrauchteste unter allen deutschen Stämmen ist und dem für die Zukunft etwas winkt, was ihm noch niemals bisher beschieden war: ein großer

Anteil an der Führung der deutschen Geschicke. Das sind Voraussetzungen, die uns wohl veranlassen können, froh in die Zukunft zu schauen und die uns die Pflicht auferlegen, für die Verwirklichung schon völlig klar heraustretender großer Ideale mit allen Mitteln einzutreten, die uns unsere Entwickelung seit 1870 zur Verfügung stellt.

Die Seefahrt im Leben der Völker.

Von

Richard Ehrenberg,

ord. Prof. d. Staatswissenschaften in Rostock.

Vortrag, gehalten am 24. Februar 1900 im Deutschen Flottenverein, Bezirk Rostock. Der Inhalt stand in den Grundzügen schon seit Monaten fest, als die geistvolle Schrift von Friedrich Ratzel über „Das Meer als Quelle der Völkergröße" erschien. Ich verdanke ihr wertvolle Anregungen, aber in den Hauptpunkten ist mein Weg ein anderer. R. E.



Die See ist das wildeste Stück Natur, das dem Menschen dienen muß. Völlig gebändigt hat er sie freilich nicht. Dies erkennen wir jedesmal, wenn die Zeitung uns Kunde gibt vom Untergange eines stolzen Schiffes, von schweren Leiden seiner Mannschaft. Alle Jahre gehen über tausend Schiffe aller Art mit mehreren tausend Menschenleben auf dem Meere verloren, darunter etliche hundert Dampfer.

Das scheint viel zu sein. Doch vom Gesamttonnengehalte aller die See befahrenden Schiffe sind es nur wenige Prozente (bei Segelschiffen etwa 4 %, bei Dampfern noch nicht 2 %), und wie aus unserer Unfallstatistik hervorgeht, ist der Eisenbahnbetrieb für die darin beschäftigten Menschen jetzt weit gefährlicher als der Betrieb der Seeschiffahrt.

Soweit also hat der Mensch die wilde See gebändigt. Aber Jahrtausendelang mußte er unausgesetzt mit ihr kämpfen, ehe der Einbaum der Urzeit sich zum Riesendampfer der Gegenwart entwickelt hat.

Wenn noch jetzt der Binnenländer, der zum erstenmal die See im Sturme erblickt, erschüttert seine Ohnmacht empfindet gegenüber dem gewaltigen Aufruhr der

Elemente, so muß dieser Eindruck mit hundertfach stärkerer Wucht den unkultivierten Menschen überwältigt haben, der noch kein Mittel kannte, um der Seegefahr zu widerstehen.

Der Mensch ist ein landbewohnendes Wesen. Gewiß ist ein Schnelldampfer der Gegenwart äußerst „wohnlich" eingerichtet; dennoch wird niemand in ihm sein dauerndes Heim aufschlagen. Die See ist dem Menschen für alle Zeit nur ein Weg von Land zu Land, zu den „überseeischen" Gebieten. Und auch das ist sie erst im Laufe der Kulturentwickelung geworden. Ursprünglich war sie kein Mittel zur Verbindung, sondern nur zur Trennung der Länder.

Erst spät hat sich der Mensch auf die See hinausgewagt. Sie war ihm zunächst nur ein Schrecknis, dann ein Schutz gegen fremde Bedränger. Noch ein englisches Gedicht des 15. Jahrhunderts, das „Libell of Englishe Policye", preist die See vorzugsweise als „Englands rechten Schirm und Wall":

„Denn England ist vergleichbar einer Stadt,
Die rings umher die See als Mauer hat.
Schützt drum die See, den Wall um unser Land,
Und England ist geschützt durch Gottes Hand."

Ja erst kürzlich hat England den Bau eines Unterseetunnels zur Verbindung mit dem Festlande hintertrieben, weil es den Schutz jener Seemauer nicht aufgeben wollte.

Diese trennende Wirkung der See kann nie ganz aufhören. Namentlich wird es stets weit schwieriger und gefährlicher sein, große Menschenmassen zur See zu transportieren, als zu Lande. Die Auswanderung

nach Nordamerika ist sicherlich eine großartige Erscheinung; doch wie lange hat es gedauert, ehe die menschenleeren Gebiete der neuen Welt von Europa so stark besiedelt wurden!

Nur eins hat sich verändert: die trennende Wirkung der See ist immer mehr in den Hintergrund gedrängt worden durch ihre Eigenschaft als Verkehrsstraße, und zwar als die billigste und leistungsfähigste Verkehrsstraße der Welt.

Diese große Veränderung ist eine wirtschaftliche Erscheinung. Sie ist dem Handel zu danken, der um des Erwerbs willen, zur Befriedigung menschlicher Bedürfnisse die See befahren, die Entwickelung vom Einbaum zum Schnelldampfer geschaffen, den Völkern die Pfade über das Weltmeer gewiesen und gebahnt hat.

Wie ist das gekommen und welche Wirkungen sind daraus hervorgegangen?

Die See ist die billigste und leistungsfähigste Verkehrsstraße, weil sie aus Wasser besteht und weil sie ein zusammenhängendes Gebiet tiefen Wassers bildet, das fast drei Viertel der Erdoberfläche bedeckt.

Der See fehlen alle die verkehrshindernden Höhenunterschiede des Landes. Sie wird auch nicht, wie dieses, vorzugsweise zu anderen Zwecken benutzt: abgesehen von der Fischerei, die nur kleine Teile der See beansprucht, ist sie nichts als Verkehrsstraße. Deshalb bedarf sie keiner besonderen künstlichen Straßen, wie das Land, also auch keiner Verzinsung des darauf verwendeten Kapitals.

Da ferner die See so riesengroß und tief ist, da alle ihre Teile miteinander zusammenhängen, so können die größten Fahrzeuge vollbeladen in fast beliebiger Menge zwischen allen Häfen der Welt verkehren, die ihrerseits die genügende Tiefe besitzen. Allerdings hat die Zunahme und Schnelligkeit des Verkehrs neuerdings die Gefahr von Schiffszusammenstößen wesentlich verstärkt. Aber dagegen lassen sich Vorkehrungen treffen durch Seestraßenordnung, Vereinbarung besonderer Hin- und Rückfahrtsstraßen u. s. w.

Das sind die wichtigsten Eigenschaften, welche die See zur Hauptstraße des Weltverkehrs haben werden lassen. Aber nicht von selbst ist sie dies geworden. Nur dem vor nichts zurückschreckenden Wagegeiste des Menschen ist es in tausendjährigem Ringen mit der Natur gelungen, die Gefahren der See soweit zu überwinden, ihre länderscheidenden Eigenschaften soweit unwirksam zu machen, daß ihre natürlichen Vorzüge als Verkehrsstraße zur Geltung kommen konnten.

Was hat den Menschen veranlaßt, der augenscheinlichen Todesgefahr zum Trotz, die See zu befahren? Nur ein menschlicher Trieb kann ursprünglich dazu hinreichend stark gewesen sein: der Hunger.

Die Not hat den Menschen zuerst aufs Meer hinausgetrieben. Später, mit der Entwickelung des Tauschverkehrs, ist dieser Trieb durch den Erwerbstrieb, durch die Aussicht auf Gewinn ersetzt worden. Die Bewohner armer Küstenstriche waren es, die zuerst als Fischer, dann als Seeräuber sich dem Meere anvertrauten. Aus ihnen sind an einzelnen Stellen, durch eine Verkettung günstiger Naturverhältnisse des Landes mit

geeigneter Veranlagung der Menschen, die Handelsvölker hervorgegangen, von denen die Weltgeschichte berichtet.

Daß es wirklich nur die Not war, welche die Menschen zu Seefahrern gemacht hat, wird durch manche offenkundige Erscheinungen aus neuer Zeit bestätigt: die Niederländer, welche in Holland und Seeland von jeher starke Schiffahrt getrieben haben, überlassen in den belgischen Nachbarprovinzen Brabant und Flandern seit alters den auch dort sehr bedeutenden Seeverkehr vorzugsweise Ausländern, weil diese gesegneten Provinzen ihre Bevölkerung durch Ackerbau, Gewerbe und Landhandel reichlich ernähren. Doch auch die Holländer vernachlässigten die Schiffahrt, als sie reich geworden waren. Die seefahrenden Bewohner von Küstenorten und Inseln entwöhnen sich der See, sobald sie durch Entstehung von Seebädern ausreichende Nahrung am Lande finden.

Die ganze Erscheinung ist nichts wie ein besonderer Fall des allgemeinen Erfahrungssatzes, daß die von der Natur karg bedachten Länder den Unternehmungsgeist ihrer Bewohner am kräftigsten anstacheln.

Die äußere Natur wirkt auf die Entwickelung der Seefahrt noch in anderer Weise: Lage des Landes auf der Erdkugel, Art der Küstengliederung, Zahl der Häfen, Entfernung oder Nähe von Inseln oder anderen zur See erreichbaren Landgebieten, Häufigkeit oder Seltenheit von Stürmen, Gunst oder Ungunst von Meeresströmungen, Stärke oder Schwäche von Ebbe und Flut — solche Thatsachen der äußeren Natur sind keineswegs nebensächlich oder gar wirkungslos, wie

neuerdings behauptet wird. Wohl aber kann ihre etwaige Ungunst in weitem Umfange ersetzt werden durch ungewöhnliche Befähigung einer Bevölkerung zur Seefahrt und zum Seehandel.

Wenn man jetzt sehr entschieden auch diesem Momente seine hohe Bedeutung abgestritten hat, so wird dabei übersehen, daß es sich nicht um eine besondere „amphibische Anlage“ einzelner Völker handelt, also nicht etwa darum, daß es Völker mit Schwimmhäuten gibt, sondern um eine ganze Reihe von Eigenschaften, die bei den einzelnen Völkern nachweisbar in durchaus verschiedenem Maße vertreten sind, und von denen manche im Anfange der Entwickelung, andere erst später entscheidend wirkten. Dahin gehören: physischer Mut, Körperkraft, nautisches Geschick, Arbeitslust, Disziplin, Genügsamkeit, Befähigung zur Kapitalbildung, wirtschaftlicher Unternehmungsgeist, Geschick im Umgange mit Menschen überhaupt, mit fremden Völkern insbesondere und noch manches andere.

Irland hat in Europa ohne Frage die günstigste Lage zum Betriebe der Schiffahrt mit Amerika. Auch ist es keineswegs so reich von der Natur gesegnet, daß die Irländer auf die Ausnutzung der See verzichten könnten. Aber sie betreiben nur wenig Seefischerei und so gut wie gar keine Seeschiffahrt. Warum? Weil ihnen die Befähigung dafür mangelt.

Seeverkehr bedeutet: Ueberwindung der gewaltigen Seeräume und ihrer Gefahren. Er zerfällt in drei Hauptteile: erstens in die unmittelbare Leitung der Schiffsbewegung durch den Schiffer und seine Hilfskräfte, zweitens in die Benutzung dieser

nautischen Leistung für den Menschen- und Warentransport durch den Reeder, drittens in die geistige Leitung der ganzen örtlichen Warenverteilung zur See durch den Kaufmann.

Ursprünglich waren diese drei Teile in einer Berufsgruppe vereinigt; erst allmählich haben sie sich von einander gesondert, und jeder Teil hat seitdem seine Technik eigenartig entwickelt. Die wichtigste Aufgabe ist anscheinend der Nautik zugefallen, welche nacheinander beim Ruderfahrzeuge die Menschenkraft, beim Segelschiffe die Kraft des Windes, endlich die Dampfkraft zur Fortbewegung angewendet und hierdurch die Möglichkeit einer vollkommeneren Raumbesiegung geschaffen hat. Ueberdies setzen Schiffer und Mannschaft ihr Leben den Gefahren der See aus, während Reeder und Kaufmann am Lande bleiben und sogar für Schiff und Ladung die Seegefahr durch Versicherung auf andere Schultern abwälzen.

Wer demgegenüber die Erträge der Seemannsarbeit vergleicht mit denen der Reeder und Kaufleute, wird geneigt sein, die Verteilung für ungerecht zu halten. Aber er vergißt einmal, daß jene technischen Fortschritte in der Ueberwindung des Raumes nur einzelnen Erfindern zu danken sind, und sodann, daß die Leitung eines großen Reederei- oder Seehandelsgeschäfts doch noch mehr erfordert, als selbst die Führung des gewaltigsten Dampfers. Die für den Geschäftsmann großen Stils erforderliche Vereinigung von kühnem Unternehmungsgeist und kluger Erwägung aller der zahlreichen Einzelheiten, von denen der Erfolg eines solchen Unternehmens abhängt, ist überaus selten, so

daß man wünschen möchte, sie wenn möglich durch entsprechende Erziehung zu pflegen. Aber schon in seiner jetzigen unvollkommenen Gestalt ist dieser echte Handelsgeist das wichtigste Triebrad im verwickelten Mechanismus des Weltverkehres, der ohne ihn unfehlbar zum Stillstand kommen oder völlig in Unordnung geraten müßte.

Deshalb ist auch die Anschauung so grundverkehrt, als ob Seefahrt und Seehandel im Vergleich zu anderen Berufsklassen „zu viel verdienten". Ihre Bedeutung für die Gesamtheit wird nachher zu schildern sein. Sie ist so groß, daß die Völker zu allen Zeiten nach Kräften den Seeverkehr gepflegt haben. Dafür gibt es aber nur ein Mittel: der Seeverkehr muß lohnen, und zwar entsprechend den ungewöhnlichen Anforderungen, die er an den Geist des Menschen stellt. Nur dann kann die Gesamtheit hoffen, hinreichende Kräfte für den schwierigen Betrieb solcher Unternehmungen zu finden.

Daran knüpft sich eine weitere Erwägung, die uns mitten hineinführt in die große Bewegung des Tages. Der Seeverkehr ist zunächst das Erzeugnis der emsigen Arbeit vieler einzelnen Kaufleute, Reeder und Seeleute. Sie handeln wiederum in Vertretung zahlloser anderer Menschen, der produzierenden Landwirte und Industriellen nebst ihren Arbeitern, wie auch aller derjenigen, welche die den Seeverkehr beschäftigenden Waren konsumieren und die als Auswanderer oder Reisende die See befahren.

Der Seeverkehr ist also das Ergebnis von Einzelkräften mannigfachster Art. Er stellt ganz besondere Ansprüche an diese Kräfte der Einzelnen, die nirgends

so weit wie bei ihm den normalen Zustand des Beharrens, des Lebens im engen Kreise, aufgeben müssen. Der Mensch ist von Natur kein sehr bewegliches Wesen; die Ruhe ist ihm das Erwünschte. Aber die See zwingt ihn, viel von ihrer eigenen Beweglichkeit anzunehmen, sich weit hinauszuwagen mit seinem Körper oder doch mit seinem Geiste.

Nirgends ist der Mensch derart auf den Verkehr in der Fremde angewiesen, und diese ist hier nicht nur die Fremde im gewöhnlichen Sinne, sondern auch ein dem Menschen ursprünglich ganz fremdes Element.

Nirgends ist auch der Mensch so auf sich allein gestellt, wie beim Seeverkehr. Kein anderer Zweig menschlicher Thätigkeit erzieht derart zur Selbständigkeit, bedarf derart der Freiheit, wie Seehandel und Seeschiffahrt.

Das darf man nie vergessen. Vielmehr ziemt es sich gerade im jetzigen Augenblicke und in einer Seehandelsstadt, der wagenden Kaufleute und kraftvollen Seeleute zu gedenken, die in stiller Arbeit, ohne die jetzt so beliebte Staatshilfe, die Grundlagen unseres Seeverkehrs gelegt haben; ohne *Staatshilfe* und oft genug auch ohne *Staatsschutz*, wie er in der Heimat ohne weiteres allen Staatsbürgern zu teil wird. Aber diese Schutzlosigkeit des Seeverkehrs mußte sich bei dessen starker Entwickelung immer mehr fühlbar machen, gerade weil er ein Verkehr in der *Fremde* ist, die den schwachen Mitbewerber allenfalls duldet, dem rasch vordringenden aber sich nur zu bald als *Feindesland* erweist.

Alle die vielen einzelnen Kaufleute und Seefahrer,

die mit ihren Schiffen in der Fremde weilen, sind Sendlinge des deutschen Volkes, das ihre Arbeit nicht entbehren kann und deshalb auch die Pflicht hat, sie bei dieser Arbeit zu schützen.

Jedes unserer Seeschiffe ist ein Stück deutschen Gebiets, vom heimischen Boden abgetrennt, um dem deutschen Volke zu dienen, und dieses sollte es nicht, gleich dem Heimatboden, gegen feindliche Gewalt in Schutz nehmen?

„Seefahren ist notwendig", nicht nur weil es den Völkern ein unentbehrliches Mittel ist für ihre wirtschaftliche Ausdehnung, sondern auch wegen seiner großen Wirkungen für den Volkscharakter, für die geschichtlich-politische Bedeutung der Völker, für ihre innere Verfassung, für ihr Verhältnis zu einander, endlich für die gesamte Entwickelung der menschlichen Kultur.

Die Seefahrt ist notwendig als Mittel wirtschaftlicher Ausdehnung. Jedes Volk muß trachten, sich wirtschaftlich auszudehnen, weil es sonst wirtschaftlich zurückgeht. Diesem Schicksale muß jedes Volk anheimfallen, das sich einkapselt, das sich mit dem „inneren Markte" begnügt, das seine Kräfte nicht stählt durch den Wettkampf mit anderen Völkern auf dem Weltmarkte. Und zur See können die Völker ihren Verkehr mit dem Auslande am leichtesten und stärksten ausdehnen, weil eben die See das billigste und leistungsfähigste Verkehrsmittel ist.

Wenn die überseeischen Länder für unseren Zucker, unsere Gewebe, unsere Farbstoffe und Eisenwaren

wichtige Absatzgebiete geworden sind, so verdanken wir dies in weitem Umfange der volkswirtschaftlichen Produktivität der Seefahrt. Und sie wächst in gleichem Verhältnisse mit der Ueberwindung der gewaltigen Seeentfernungen und ihrer Gefahren. Trotz der Eisenbahn muß schließlich die Bedeutung des Landhandels im Verhältnisse zu der des Seehandels zurückweichen.

Nur auf dem Seewege können wir noch kolonisieren. Seit vielen Jahrhunderten sind die Zeiten dahin, als die Deutschen sich zu Lande noch stark ausdehnen konnten. Die deutsche Sprachgrenze ist in Europa eher im Zurückweichen als in der Ausdehnung begriffen. Nur zur See können die Deutschen noch jene großen und notwendigen Bewegungen fortsetzen, welche begannen mit der Ueberflutung des alten Römerreiches, mit der Entstehung der romanischen Völker, und welche zu Lande endigten mit der Germanisierung der Slavenländer, mit der Entstehung Preußens und Oesterreichs. Und damit sind wir angelangt bei der politischen Bedeutung der Seefahrt, von der im jetzigen Augenblick am meisten die Rede ist.

Der Ausdruck „Weltpolitik" ist starker Mißdeutung unterworfen. Wenn diese Politik vielfach verdächtigt wird als irgendwelche Neigung, alles zu verschlingen, ein „Weltreich" zu gründen im Sinne der alten Kaiser römischer und germanischer Nation, Ludwigs XIV. und Napoleons I., so dürfen wir ruhig sagen: solche Deutung verkennt den deutschen Volkscharakter. Und wenn leider auch in Deutschland jetzt hie und da solche Neigungen sich zeigen, so sind das eben undeutsche Auswüchse eines Geschlechtes, das nicht mehr selbst erlebt

hat, wie schwer es war, nach großen Thaten den Ruf Deutschlands als Friedensmacht zu begründen. „Weltpolitik" bedeutet etwas anderes.

„Weltpolitik" bedeutet, daß die Entwickelung der europäischen Staaten, welche sich im Altertum und Mittelalter im wesentlichen auf unseren Weltteil beschränkte, seitdem sich auf die anderen Kontinente ausgedehnt hat. „Weltpolitik" bedeutet, daß die ganze Erde in rasch wachsender Besiedelung begriffen ist, daß einige energische Völker bereits den größten Teil der Erde mit Beschlag belegt, sich zu „Weltstaaten" entwickelt haben. „Weltpolitik" bedeutet, daß auch das deutsche Volk, welches zu denen gehört, die sich am stärksten vermehren, so viel Raum auf der Erde beanspruchen muß, um diesen natürlichen Zuwachs wenigstens zum Teil auf deutschem Boden ansiedeln zu können, wie dies die Engländer, Franzosen, Nordamerikaner und Russen längst im größten Maßstabe zu thun gewohnt sind. Das ist kein unbilliges Verlangen. Es läßt sich aber auf die Dauer nur durch den Seeverkehr erfüllen.

Die deutsche Volkswirtschaft bedarf der Kolonien zur Aufnahme unserer überschüssigen Volkskraft, damit diese uns selbst und nicht anderen Völkern zu gute komme. Wir haben auf solche Weise im ganzen schon etwa 5 Millionen Menschen verloren. Augenblicklich ist unsere Auswanderung ja nicht groß, weil unsere sich rasch entwickelnde Industrie sie an sich zieht. Aber wenn diese Entwickelung sich wieder verlangsamt, wie es in nicht sehr ferner Zeit geschehen muß, dann wird auch die Auswanderung wieder beginnen, leider!

müssen wir hier im Osten sagen; denn wir könnten die Leute nur zu gut bei uns gebrauchen. Wenn wir energisch „innere Kolonisation“ treiben, können wir einen Teil des Ueberschusses im Lande behalten. Aber ein anderer Teil wird nach wie vor über See gehen, und später wird dieser Teil immer größer werden. Wir müssen so viel Land haben, um ihn auf lange Zeit hinaus unterbringen zu können.

Die deutsche Volkswirtschaft bedarf aber außerdem noch der Ergänzung durch tropische Gebiete mit anderen natürlichen Produktivkräften, wie sie unser Heimatland besitzt, weil wir sonst für den Bezug von Rohstoffen allzusehr auf fremde Länder angewiesen sind. Und auch dieses Bedürfnis läßt sich nur durch den Seeverkehr befriedigen. Kaffee, Tabak, Wolle, Baumwolle, Petroleum, Chilisalpeter und so viele andere Waren, deren wir bedürfen, können wir nur zur See beziehen; einen Teil von ihnen könnten wir sehr wohl in eigenen Kolonien gewinnen, die aber immer für uns nur zur See erreichbar bleiben würden.

So hat der Drang nach Kolonisation seine zwingenden wirtschaftlichen Ursachen, und „Weltpolitik“ bedeutet schließlich auch nichts anderes wie: wirtschaftliche Ausdehnung. Nur daß bei der Kolonisation nicht, wie beim Handel, auch Landverkehr, sondern ausschließlich Seeverkehr in Frage kommt.

Man scheint jetzt vielfach zu glauben, Machtentfaltung sei das Ziel des Seeverkehrs, darin beruhe seine geschichtliche Bedeutung. Das vielverwendete Wort von den „Herrenvölkern“ ist sehr geeignet, dieser Auffassung Vorschub zu leisten. Ein gefährlicher Irr-

tum, der unmittelbar zur „Weltpolitik“ Ludwigs XIV. und Napoleons führt!

Die Macht ist nicht Ziel, sondern nur Mittel, ein unentbehrliches Mittel der wirtschaftlichen Ausdehnung, weil im Völkerverkehre Recht und Macht fast dasselbe bedeuten, weil jedes Volk das notwendige Bestreben hat, sich wirtschaftlich so weit auszudehnen, wie seine Macht reicht. Deshalb bedarf diese Ausdehnung der Macht, und eine „Weltpolitik“ wie wir sie brauchen, d. h. ein naturnotwendiges maßvolles Streben nach wirtschaftlicher Ausdehnung durch Kolonien, bedarf einer kräftigen Seemacht.

Doch noch andere wertvolle Segnungen verdanken die Völker der Seefahrt.

Der Seeverkehr beeinflußt mächtig den Volkscharakter. Mit Recht hat Ratzel einmal in seiner großen „Anthropo-Geographie“ von einem „geistigen Seeklima“ gesprochen. Nur darf man hierbei nicht etwa an den Charakter der ausschließlichen Küsten- und Handelsvölker denken. Diese zeichnen sich zwar aus durch Kraft, Unternehmungsgeist, Selbständigkeit, Freiheitsliebe, aber andererseits leiden sie auch an harter Selbstsucht und Einseitigkeit der Denkweise. Anzustreben ist ein Gleichgewicht binnenländischer und seeverwandter Eigenschaften.

Ueberhaupt: hüten wir uns vor einseitiger Hervorkehrung der guten Wirkungen des Seeverkehrs. Unsere Zukunft liegt nicht nur auf dem Wasser. Seevölker können sich wohl rasch ausdehnen. Aber sollen sie dauern, so bedürfen sie starker Landmacht, und für Deutschland wird diese stets die Hauptsache bleiben.

Das bringt die geographische Lage unseres Landes notwendig mit sich. Doch bis jetzt leiden wir noch nicht an zu viel Seeneigung, im Gegenteil: unsere Fehler entspringen vorzugsweise der binnenländischen Natur unseres Volkes.

Vor allem: der deutsche Partikularismus in seinen verschiedenen Spielarten ist eine binnenländische Untugend. Das Land, in der Verschiedenheit seiner Natur, in der Vielseitigkeit seiner Wirkungen auf die Bevölkerung, befördert die Bildung von Kleinstaaten, Kasten und Parteien, die einander aufs grimmigste befehden. Die See dagegen erzieht zur Einheit, nicht nur wegen ihres überall gleichen Charakters, sondern namentlich weil die Seefahrt der Seemacht bedarf, die immer mehr gleichbedeutend wird mit Großmacht. Doch gab es schon lange vor der politischen Einigung Deutschlands in Wahrheit nicht mehr einen preußischen, hamburgischen oder mecklenburgischen, sondern nur einen deutschen Seehandel, während wir selbst jetzt noch deutlich gesonderte Eisenbahnsysteme von preußischem, sächsischem, bayerischem, mecklenburgischem Charakter haben.

Was schon die großen deutschen Patrioten und Volkswirte der Vorzeit ersehnten, ein Justus Möser, ein Friedrich List, das entbehren wir auch jetzt wieder allzusehr: einen kräftigen, großen Zug unseres öffentlichen Lebens. Wir müssen noch viel frische Seeluft hineinlassen in das stockige Stubenleben unserer Parlamente mit ihren Fraktionen, unserer Bureaukraten, unserer Gelehrten, des kleinlichen Philistergeistes weiter Schichten unserer Bevölkerung.

Das ist das Größte und Erfreulichste der gegenwärtigen Flottenbewegung, daß sie die Blicke aller Deutschen einmal wieder abzieht von den engen Verhältnissen des täglichen Getriebes, von allen den überflüssigen Reibungen, den Zänkereien, die uns nur das Leben verbittern, — hinaus, auf das eine weite Weltmeer. Schon dieser gemeinsame Blick in einer Richtung ist unschätzbarer Gewinn. Je häufiger und aufmerksamer das deutsche Volk dorthin schaut, desto mehr wird seine Einheit zur Wahrheit werden. Je mehr Deutsche vollends über See gehen, ohne sich ihrem Vaterlande zu entfremden, desto größer wird die Zahl derer werden, welche unser ganzes Volksleben unter einheitlichen, nationalen Gesichtspunkten betrachten.

Doch die Seefahrt erzieht auch zur Ausbildung der freien Persönlichkeit. Sie widerstrebt dem Zwange, sie hat kein Bedürfnis nach wirtschaftlicher Unterstützung durch den Staat; sie wünscht lediglich nicht behindert zu werden; sie kann nur in Freiheit gedeihen. Damit soll kein Vorwurf ausgesprochen werden gegen diejenigen weiten Volkskreise, welche aus eigener Kraft nicht bestehen können: unzweifelhaft hat der Staat ihnen gegenüber ernste und vielseitige Pflichten zu erfüllen. Aber als ein erwünschter Zustand oder gar als Ideal kann dies keinesfalls anerkannt werden. Vielmehr sehen wir in Deutschland jetzt der Gefahr ins Auge, daß das Volk allzusehr auf Staatshilfe rechnet, daß die Angehörigen weiter Volkskreise ihre eigene Kraft nicht hinreichend anspannen.

Deshalb ist es ein dringendes Bedürfnis, daß die Deutschen immer mehr lernen, in der Freiheit des See-

verkehrs, auf dem Weltmarkte, jenseits der See im fremden Lande, in der Wildnis, auf sich allein gestellt, ihre Kräfte zu stählen. In dieser Hinsicht, wie auch sonst auf dem Gebiete der freien Einzelthätigkeit, können wir von den jetzt so vielgeschmähten Engländern noch Großes lernen. Und das muß sich wiederum in unserem öffentlichen Leben heilsam geltend machen.

Der Seeverkehr erzieht auch zur maßvollen politischen Freiheit. Wie bittere Erfahrungen gelehrt haben, bedarf das Volk zu seiner Entwickelung vor allem einer starken monarchischen Staatsgewalt. Aber je vielgestaltiger sich das Volksleben entwickelt, um so weniger läßt es sich von oben leiten, um so mehr bedarf die Monarchie der freien Mitwirkung aller politisch reifen Volkskreise. Die Erreichung dieser Reife wird wesentlich befördert durch die Entfaltung der freien Persönlichkeit in der schneidenden Luft des Weltverkehrs. So meint es das britische Nationallied:

„Herrsche, Britannia! Das Meer sei dein!
Sklave soll kein Brite sein!"

Und auch im preußischen Königsliede heißt es:

„Liebe des freien Manns
Gründen des Herrschers Thron,
Wie Fels im Meer!"

Einheit und Freiheit — diese stärksten Triebkräfte in der politischen Entwickelung der Völker — sie gedeihen Beide am besten im belebenden Hauche der See.

Doch **über** allen Völkern steht die Menschheit und gerade das Weltmeer fordert, daß wir uns über den Standpunkt des einzelnen Volkes erheben. Das ist deutsche Auffassung, die, obwohl jetzt vielleicht nicht volkstümlich, dennoch sich wieder Bahn brechen muß; denn sie wurzelt tief im deutschen Volkscharakter, wie die entgegengesetzte — Rule, Britannia, rule the waves — im Charakter des englischen Volkes.

Die See ist die Hochstraße für den Verkehr aller Völker. Sämtlich haben sie mehr oder weniger das Bedürfnis, an seinen Segnungen teilzunehmen, unmittelbar oder mittelbar. In steigendem Maße suchen auch die Binnenländer ans Meer zu gelangen, und die Entwickelung der wirtschaftlichen Kultur, die im Inneren der Festländer begann, hat in ihrem Verlaufe immer mehr einen ozeanischen Charakter angenommen. An den Gestaden des Atlantischen Ozeans wohnen jetzt die reichsten Völker der Erde. Dorthin drängen auch die anderen, die noch näher der uralten Kulturwiege Asien wohnen. Das ist jener „Zug nach dem Westen", der so charakteristisch ist für das kulturgeschichtliche Verhältnis der drei Hauptweltteile Asien, Europa und Amerika.

Die ganze Entwickelung der menschlichen Kultur hat erst durch die steigende Benutzung der See jenen dunkeln, abgeschlossenen Charakter verloren, der den alten Kulturen Chinas, Indiens, Aegyptens, Babylons eigen war. Wie im Altertum vor allem das Mittelmeer, im Mittelalter außerdem noch Ost- und Nordsee, so ist jetzt der Atlantische Ozean der wichtigste Träger der

Kulturentwickelung geworden. Künftig wird ihm wohl der Stille Ozean den Rang streitig machen.

Die See ist der gewaltige Rücken, auf dem unsere Mutter Erde die Kultur von Volk zu Volk trägt. Deshalb kann sie auch nicht *einem* Volke angehören.

Die See ist keinem einzelnen Volke unterthan. Diese echt deutsche Anschauung vom Weltmeere wurde zuerst mit Kraft verfochten durch einen großen Holländer, den Begründer der Wissenschaft des Völkerrechtes, und sie wurde schon von ihm vor drei Jahrhunderten vertreten auch gegenüber dem Anspruche der Engländer auf Seeherrschaft. Seitdem hat der Seeverkehr stets den bei weitem wichtigsten Teil aller Streitigkeiten über das Völkerrecht gebildet, und dessen Entwickelung besteht im wesentlichen aus einer ganz allmählichen Zurückdrängung der englischen durch die holländisch-deutsche Auffassung, wobei unsere Hansestädte stets wacker auf seiten der letzteren gekämpft haben. Doch ist der Kampf auch jetzt noch bei weitem nicht entschieden.

Auch künftig wird es Aufgabe der *Deutschen* sein, *die Freiheit der See zu verfechten* gegenüber allen Ansprüchen einzelner Völker auf Seeherrschaft. Deutschland ist der geborene Vorkämpfer der durch den Seeverkehr gebildeten *Kulturgemeinschaft aller Völker.* Indem es diese Aufgabe erfüllt, wahrt es zugleich am wirksamsten seine eigenen Seeinteressen. Ihre Durchführung ist aber unmöglich ohne eine starke Seemacht, die sich würdig anreihen muß den Seestreitkräften derjenigen Mächte, welche gleiches Interesse wie Deutschland an der Freiheit der See haben.

So muß die Entwickelung unserer deutschen Seemacht dem Seeverkehr der ganzen Kulturwelt zu gute kommen.

Die Seemacht der für Freiheit der See kämpfenden Völker ist die sicherste Schutzwehr jener Kulturgemeinschaft, als deren wichtigstes Organ wir die Seefahrt kennen gelernt haben.

Weltpolitik und Sozialreform.

Von

Dr. Ernst Francke
in Berlin.



I. Deutschland die Kinderstube und die Schulstube der Welt.

Wie aus unerschöpflichen Quellen haben sich reiche Ströme deutscher Volkskraft und deutscher Geistesbildung über die Welt ergossen. Schon im Altertum und im Mittelalter hat der dem deutschen Blute angeborene Wandertrieb die Germanenstämme nach dem Süden und Westen geführt, nach Italien und Spanien, nach Frankreich und den Niederlanden, bis tief nach Ungarn hinein, und übers Meer nach Nordafrika und nach England. Später erwiesen die Deutschen ihren Beruf als Kolonisatoren in der Besiedelung der Nord- und Ostmarken unter heißen Kämpfen gegen Wenden, Sorben, Obotriten, Preußen. Und selbst nach der entsetzlichen Verwüstung und Verödung, die innerer Hader und das Wüten fremder Söldnerheere erst im Dreißigjährigen Kriege und dann in der fast ununterbrochen durch mehr als ein Jahrhundert währenden Kette der Kriege von Ludwig XIV. bis Napoleon I. über unser Vaterland verhängt haben, entsandte unser Volk immer aufs neue Scharen seiner kräftigsten Genossen in das Ausland. Es gibt kaum ein Kulturland, kaum ein auch nur der Kultur

zugängliches Gebiet, das nicht mehr oder minder starke deutsche Beimischungen seiner Bevölkerung oder doch zum wenigsten stattliche Kolonien von Deutschen besäße. Solche Siedelungen, deren Einfluß auf Wirtschaftsleben und Kultur fremder Völker oft viel größer war und ist, als die Zahl ihrer Bewohner annehmen läßt, finden wir, von Europa ganz zu schweigen, wo namentlich Rußland in Betracht käme, fast an allen Küsten und in den Häfen und großen Städten Asiens, Afrikas und Australiens.

Am stärksten aber flutete der Strom der Auswanderung nach Amerika. Seit den Württembergern, die schon 1684 nach Pennsylvanien gingen, und den 13000 Pfälzern, die zu Anfang des 18. Jahrhunderts nach der französischen Verheerung ihrer Heimat von dem Gouverneur Hunter am Hudsonflusse angesiedelt wurden, bis auf unsere Tage sind Millionen und Millionen Deutscher in die Neue Welt gewandert. Schien zeitenweise, bisweilen Jahrzehnte, der Strom zu versiegen, so brach er dann plötzlich mit neuer Gewalt hervor. In den Jahren 1820—1897 haben fast 5 Millionen Deutsche sich neue Wohnsitze in der Fremde gesucht, und weitaus der größte Teil davon wandte sich nach Westen, wo das Riesenbecken der Vereinigten Staaten diese Bevölkerungszuflüsse aufnahm. Wir haben Perioden erlebt, wo Jahr für Jahr 120, 150, ja 200 Tausend und mehr Deutsche auswanderten, so 1852—1854, so 1867—1869, so 1881—1884 und 1891—1892. Der Ersatz, den wir durch Einwanderung erhielten, war ganz geringfügig, und der Verlust um so schmerzlicher, als die Auswanderung sich zumeist aus den produktivsten

Altersklassen rekrutierte: es waren arbeitstüchtige und energische Leute, die sich jenseits des Ozeans in der Fremde niederließen. Wie stark heute das deutsche Element in den Vereinigten Staaten von Nordamerika ist, bedarf weiter keiner Darlegung. Aber auch in Mittel- und Südamerika finden wir überall zahlreiche und triebkräftige deutsche Kolonien, Ackerbauer oder Kaufleute oder Gelehrte; Südbrasilien namentlich ist von rund 300000 Deutschen besiedelt.

Alle diese Söhne und Töchter, die aus der großen Kinderstube Deutschland in die weite Welt entlaufen sind, sind mit ihrer Arbeitskraft, ihrer Bildung, ihrer Lebens- und Schaffensenergie wie mit ihrem Hab und Gut dem Vaterlande so gut wie ganz verloren gegangen. Sie stehen treu und fest zu ihrer Adoptivheimat, zählen zu ihren besten Bürgern, sind ganz mit ihr verschmolzen; meist schon nach einer Generation war das Bewußtsein des Zusammenhanges mit Deutschland verloren oder doch verblaßt. So wurde Germania mittelbar die Mutter fremder Völker, ihr Fleisch und Blut nährte fremde Staatswesen und mit ihrem Marke erstarkten Nationen, die sich mit brutalster Energie in ihren eigenen Interessen jetzt in der Welt durchsetzen. Es hat nicht an Versuchen und Bemühungen gefehlt, die sich vom Heimatskörper lösenden Glieder auch in der Fremde dem Vaterlande oder dem Deutschtume zu erhalten. Von 1818 und 1820 an sehen wir solche Organisationsbestrebungen auftreten; die bekanntesten sind wohl die deutsche Gesellschaft in New York 1832, die einen deutschen Staat in Amerika gründen wollte, die „deutsch-

amerikanische Konvention“ 1837, der Versuch des Mainzer Fürstenvereins 1842 in Texas, die verschiedenen Kolonisationsgesellschaften 1843—1849; 1856 beschäftigte sich der Bundestag mit einem Antrage Bayerns auf gemeinsame Organisation der Auswanderung. Aber alle diese Versuche scheiterten kläglich, weil die Schwäche der deutschen Regierungen, ihre Unfähigkeit, die Interessen ihrer Angehörigen fremden Staaten gegenüber zu schützen, ihre Ohnmacht, deren Rechte zu wahren, dazu auch die trüben Zustände in Deutschland selbst den Auswanderern das Aufgehen in die Nationalität der neuen Heimat erleichterte. Deutschlands Arme waren zu schwach, die eigenen Kinder in der Fremde sich zu erhalten. Und sie waren erst recht zu schwach, ihnen in eigenen Kolonien eine heimische Stätte zu bereiten.

Und außer dem Gewinn an physischer Volkskraft, den das Ausland aus unseren Verlusten zog, befruchtete deutsches Wissen, deutsche Forschung und Gelehrsamkeit das Leben der anderen Völker in der ganzen Welt. Neuerdings erst haben sich in England und Frankreich zahlreiche Stimmen vernehmen lassen, die den rühmlichen Aufschwung von Gewerbe und Handel in Deutschland auf Rechnung unserer Schulen und Hochschulen, unserer geistigen und technischen Bildung setzen. Praktisch haben sie längst reichen Nutzen davon gezogen. Nicht nur in dem Sinne, daß die Früchte der Wissenschaft und Kultur allen Völkern der Erde zu gute kommen. Nein, auch noch anders! Wie viele deutsche Erfinder und Techniker, die in den engen Verhältnissen der Heimat der Verständnislosigkeit oder dem Mangel an

Mitteln begegneten, haben ihre Kräfte in der Fremde entfalten können! Unsere Universitäten und Polytechniken stehen mit einer schönen Liberalität allen Ausländern offen, und diese lernten hier an deutschen Hochschulen, wie sie ihre Kenntnisse und Kräfte für ihre eigenen Nationen nutzbar machen konnten. Es gibt kaum ein drastischeres Wort zur Charakteristik des Gewinns, den das Ausland aus diesen Verhältnissen gezogen hat, als die Bemerkung eines amerikanischen Konsuls in Deutschland, der auf die Frage seiner Regierung, ob es sich nicht empfehle, in den Vereinigten Staaten technische Unterrichtsanstalten nach dem Muster der deutschen einzurichten, erklärte: „Wozu? Es ist doch viel billiger, wenn unsere Amerikaner die deutschen Hochschulen besuchen!“ Welche Schätze die fremden Völker aus unserer Schulstube nach Hause getragen und dort wucherisch angelegt haben, das läßt sich allerdings nicht in Zahlen fassen. Aber so stolz wir auch auf die Verbreitung unserer geistigen Bildung über die Welt und ihrer Einwirkung auf das ganze Leben der anderen Nationen mit vollem Rechte sein mögen, so dürfen wir uns doch nicht verhehlen, daß wir damit auch *die Kräfte rastloser und energischer Konkurrenten geschärft und gemehrt haben.*

Gewiß, wir haben durch unsere Auswanderung und unsere geistige Kultur *Weltpolitik* getrieben. Aber wir selbst haben nicht die Ernte in unsere Scheuern eingefahren, die aus unserer Aussaat erwachsen ist. Wir sind der Kulturdünger der Welt gewesen. Auf fremdem Acker hat die fremde Pflugschar unermeßliche Güter unseres eigenen Volkes, die unsere politische und natio-

nale Schwäche verloren hatte, untergepflügt und unendlichen Gewinn daraus gezogen. Und während Millionen unserer Volksgenossen und Ströme unseres Geisteslebens fremde Völker fruchtbar und stark machten, versiegten beinahe die Quellen in der Heimat: Bis in die fünfziger Jahre hinein eine politische und wirtschaftliche Stagnation! Fast nirgends ein Bemühen, die unteren Volksschichten, diesen Jungbrunnen der Nation, in ihrer Lebenshaltung, ihrer sozialen Stellung und geistigen Bildung zu heben! Eine kosmopolitische Weltpolitik zu Gunsten anderer und der fast vollständige Mangel jeder Sozialreform kennzeichnen, beide allerdings kaum in ihrer Schädlichkeit erkannt, die langen Jahrzehnte der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die in politischer Ohnmacht dahinschlichen, bis die große deutsche Einheitsbewegung einsetzte. Deutschland war die Kinderstube und Schulstube der Welt. Aber es war dem deutschen Volke nicht zum Bewußtsein gelangt, daß Deutschland, um mit Treitschke zu reden, seinen Anteil an der Beherrschung der Welt durch die weiße Rasse haben müsse. Und ebensowenig waren die Regierenden sich klar, daß zur Lösung dieser großen Aufgabe die Hebung aller körperlichen, geistigen und sittlichen Kräfte der Nation unerläßlich sei.

II. Die Verflechtung Deutschlands in die Weltwirtschaft und die Arbeiterbevölkerung.

Erst mit der politischen Einigung Deutschlands, die zugleich die im Zollverein angebahnte wirtschaftliche

Einigung vollendete, erhielt der Nationalsinn unseres Volkes das Fundament der Macht, auf dem seine im tiefsten Innern der Volksseele wurzelnden Forderungen der Ehre, Größe und Wohlfahrt des Reiches verwirklicht werden konnten. Nach außen durch ruhmvolle Waffenthaten auf den Gipfel des Ansehens und Einflusses erhoben, die es nur in den Dienst des Friedens stellte, im Innern eine rührige Thätigkeit auf allen Gebieten des Wirtschaftslebens entfaltend, schien Deutschland der schönsten Fortschritte sicher. Der Gründung des Norddeutschen Bundes und des Reiches lief, ein nicht minderes Verdienst des Gewaltigen, eine vom Fürsten Bismarck inaugurierte Gesetzgebung parallel, die zum erstenmal die Massen zur Teilnahme an den Staatsgeschäften durch Verleihung des allgemeinen, gleichen, geheimen und direkten Wahlrechtes und zur Wahrnehmung ihrer Interessen durch die Verleihung des Koalitionsrechtes aufrief. Eine Aera des plötzlichen, mit der Kraft einer Explosion erfolgenden Aufschwunges kapitalistischer Unternehmungen leitete dann in den siebziger Jahren, trotz manchen faulen Schwindels im einzelnen und trotz schwerer Rückschläge, die Veränderung in der wirtschaftlichen und sozialen Struktur Deutschlands ein, deren Vorteile und Nachteile wir heute und wohl noch manche Jahre zu tragen haben. Mit wachsender Bevölkerung und steigendem Industrialismus überschritten wir mehr und mehr die festländischen Grenzen unseres Wirtschaftsgebietes. Mit der durch die Entwickelung des Verkehrs in Rußland und Amerika geförderten fremden Konkurrenz kam die heimische Landwirtschaft in eine Notlage; die Industrie, durch Schutz-

zölle seit Ende der siebziger Jahre genährt, bot der alljährlich in immer steigendem Maße sich vermehrenden Bevölkerung Lohn und Brot; der Bezug von ausländischen Rohstoffen zur Ernährung und zur Verarbeitung wurde größer und größer, und dafür mußten Erzeugnisse des Gewerbefleißes und der Landwirtschaft ausgeführt werden. So wurde im Laufe weniger Jahrzehnte das deutsche Wirtschaftsleben derart in die Weltwirtschaft verknüpft, daß heute ein unlösbarer Zusammenhang besteht.

Und mit diesem ökonomischen Prozeß hielt die deutsche Arbeiterbewegung gleichen Schritt. Wie könnte es auch anders sein? Wurzeln beide doch in demselben Boden! Haben die großen Entdeckungen und Erfindungen, haben Dampf und Elektrizität, diese energischsten Revolutionäre aller Zeiten, die Möglichkeit gegeben, die Welt umzugestalten, indem sie der Hand des Menschen tausendfältige Kraft und seinem Geiste die Erfüllung schöpferischer Pläne liehen, so erzwang die Steigerung der Volkszahl und der Massenbedürfnisse die Notwendigkeit, sich aller Hilfsmittel der modernen Technik und des Verkehrs zu bedienen. Die Säkularzählung vom 1. Dezember 1900 wird die Bestätigung bringen, daß das Deutsche Reich das neue Jahrhundert mit einer Seelenzahl von 56—57 Millionen betritt; vor 30 Jahren zählten wir nur 40 Millionen. In der letzten Zeit betrug der Geburtenüberschuß alljährlich gegen oder über 800 000 Köpfe. Dabei sinkt die Zahl der Auswanderer von Jahr zu Jahr, gegenwärtig beträgt sie nur rund 20 000. Die steigende Zahl der hungrigen Mägen und der leeren Hände treibt uns

in den Industrialismus, dem die proletarische Arbeiterbewegung wie sein Schatten folgt, und der Industrialismus zwingt uns in die wirtschaftliche Weltpolitik hinein, auf den Weltmarkt hinaus. Noch bis in den Anfang der siebziger Jahre führte Deutschland einen Ueberschuß von Getreide und Vieh aus, heute bedürfen wir für ein Sechstel oder ein Siebentel unserer Bevölkerung der Einfuhr von Lebensmitteln. Und selbst wenn unsere Landwirtschaft, was wir hoffen, dereinst wieder im stande sein wird, den heimischen Bedarf an Korn und Fleisch voll zu decken, so können wir nicht die ungeheuren Massen an tropischen Produkten für Nahrung und Genuß der Massen entbehren und nicht die zahllosen Rohstoffe für unseren Gewerbefleiß, die in Deutschland nicht oder doch nicht in genügender Menge erzeugt werden. Der auswärtige Handel Deutschlands beträgt in Ein- und Ausfuhr gegenwärtig fast 10 Milliarden, sein Umfang und Wert haben gerade in den allerletzten Jahren beträchtlich zugenommen, und zwar der Seehandel, der die eigentliche Verflechtung unseres heimischen Wirtschaftslebens in die Weltwirtschaft darstellt, in ganz besonderem Maße, so daß sein Wert jetzt etwa 70% des Gesamtaußenhandels beträgt.

Werfen wir einen Blick auf die Stellung, die Deutschland auf dem Weltmarkte einnimmt, so erblicken wir als die Hauptaufgabe unseres Handels die Einfuhr von Rohstoffen und die Ausfuhr von Fabrikaten. Diese Aufgabe hat sich in den letzten Jahren immer schärfer ausgeprägt. Betrug 1894 die Einfuhr von Rohstoffen 2888 Millionen Mark, so war sie 1898 bereits um 32%, auf 3808 Millionen gestiegen, während

sich die Einfuhr von Fabrikaten nur von 1049 auf 1272 Millionen steigerte. Umgekehrt war die Ausfuhr von Fabrikaten in der gleichen Zeit um rund 560 Millionen höher geworden, die von Rohstoffen aber nur um 236. Wieweit hierbei der Seeverkehr in Frage kommt, darüber gibt uns eine amtliche Denkschrift über die Steigerung der deutschen Seeinteressen 1896—1898 Auskunft. Sie unterscheidet für die Einfuhr folgende Gruppen:

1. Waren, die in Deutschland überhaupt nicht erzeugt werden; dazu gehören die sogenannten Kolonialwaren (Kaffee, Thee, Reis, Gewürze u. s. w.), das Petroleum, ferner die wichtigsten Rohstoffe mancher Industrien, so der Textilindustrie (Baumwolle, Seide, Jute), der chemischen Industrie (Indigo, Chilisalpeter, Ammoniak, Jod, Farbhölzer u. s. w.), der Lederindustrie (Häute, Felle, Gerbstoffe), der Kautschukindustrie, der Industrie der Oele, der Holz- und Schnitzindustrie (Elfenbein, Perlmutter, fremde Hölzer), der Metallindustrie (Zinn); für die Landwirtschaft gewisse Düngemittel. Zum mindesten neun Zehntel aller dieser Waren, die ein Drittel der gesamten Rohstoffeinfuhr ausmachen, kommen auf dem Seewege zu uns.

2. Waren, bei denen die Einfuhr die nur den kleineren Teil des Gesamtbedarfs deckende inländische Industrie weitaus übersteigt. Hierher sind zu rechnen die übrigen Rohstoffe der Textilindustrie (Wolle, Flachs, Hanf), ein Teil der Materialien für die Lederindustrie (Rindshäute), die Metallindustrie (Kupfer), die Oelindustrie (Leinsaat, Oelkuchen), an Genußmitteln Tabak, an Nahrungsmitteln Fische, für die Land-

wirtschaft Viehfutter, Düngemittel. Auch von diesen Waren gehören etwa neun Zehntel dem Seehandel an.

3. Eine Mittelstellung nehmen einige Rohstoffe und Halbfabrikate, wie Braunkohlen, Erze, Garne, ein, die zur Ergänzung der heimischen Produktion dienen, im Inlande aber annähernd in gleichen Mengen erzeugt werden. Von der Einfuhr dieser Artikel darf man rund zwei Drittel auf den Seeverkehr rechnen.

4. Waren, die lediglich zur Ergänzung der den weitaus größten Teil des Gesamtbedarfs deckenden Inlandsproduktion eingeführt werden. Das sind vor allem Nahrungs- und Genußmittel (Getreide, Fleisch, Eier, Schmalz, Obst), dann lebendes Vieh und Holz. Von dieser ganzen Gruppe wird kaum ein Drittel auf dem Seewege eingeführt, mehr als zwei Drittel stammen aus den europäischen Nachbarländern.

Was nun die Ausfuhr betrifft, so tritt auch hier die ungemein große Bedeutung des Seeverkehrs hervor.

1. Die Ausfuhr von Rohstoffen und Fabrikaten der Landwirtschaft und ihrer Nebengewerbe, die einen Wert von über 500 Millionen ausmacht, geht zu neun Zehnteln über See.

2. Unbedeutend dagegen ist die Ausfuhr über See von Rohstoffen des Bergbaues und der Industrie.

3. Von größter Wichtigkeit ist der Seehandel für den Absatz der Fabrikate. Daran sind z. B. beteiligt die Textilindustrie mit drei Vierteln, die Metallindustrie mit über zwei Dritteln, die chemische Industrie mit vier Fünfteln, die Leder- und Kautschukindustrie mit zwei Dritteln, Glas- und Stein- sowie Papierindustrie mit je drei Vierteln, Holzindustrie

mit fast neun Zehnteln des Wertes ihrer Ausfuhr. Abgesehen vom Baugewerbe gibt es keine deutsche Industrie, die nicht in sehr erheblichem Umfange auf den Export ihrer Fabrikate über See angewiesen wäre.

Diese Aufstellungen geben uns auch Fingerzeige, wie groß ungefähr der Teil der Arbeiterbevölkerung, der an diesem Seeverkehr interessiert ist. Der Verbrauch gewisser tropischer Nahrungs- und Genußmittel allerdings, die uns jetzt ausschließlich das Ausland liefert, bis vielleicht unsere eigenen Kolonien mit ihrer Produktion an Kaffee, Thee, Schokolade, Reis, Tabak u. s. w. einspringen können, ist nicht auf bestimmte Volkskreise mehr beschränkt, sondern ganz oder fast allgemein geworden; andere, wie Schmalz und Speck, sind ihrer Billigkeit halber zur Ernährung der ärmeren Klassen durchaus notwendig; endlich ist Petroleum der Beleuchtungsstoff für die Minderbemittelten. Ebenso sind manche gewerbliche Rohstoffe, namentlich die Textilindustrie, unerläßlich für die Befriedigung des Bedarfes der ganzen Bevölkerung ohne Unterschied des Standes und der Mittel (Baumwolle, Tierwolle, Häute u. s. w.). Aber es lassen sich für die Einfuhr anderer Rohstoffe und die Ausfuhr zahlreicher Fabrikate doch auch bestimmte Arbeiterkategorien als besonders beteiligt aufführen. Zahlenmäßig freilich vermögen wir dies nicht für die Landwirtschaft, obwohl auch sie samt ihren Nebengewerben an dem Bezug von Düngemitteln und Futterstoffen im Werte von etwa 200 Millionen und an der Ausfuhr ihrer Erzeugnisse (besonders Zucker) über See mit 450 Millionen direkt stark beteiligt ist. Noch weit größer ist jedoch das Interesse der Industrie.

Es gibt, wie schon bemerkt, keine große deutsche Industrie, die nicht für die Einfuhr von Rohstoffen oder die Ausfuhr von Fabrikaten auf den Seehandel angewiesen wäre. Jene amtliche Denkschrift verzeichnet in einer Tabelle 35 Waren aus 10 verschiedenen Industriezweigen mit einem Exportwert von zusammen 1458 Millionen Mark = 53 % der gesamten deutschen Fabrikatausfuhr; es sind dies die Textilindustrie, die Metallindustrie (auch Maschinen und Instrumente), die chemische Industrie, die Industrie für Leder und Kautschuk, für Glas und Stein, für Papier, für Holz, Nahrungs- und Genußmittel, Schmuck, endlich die Herstellung von litterarischen und Druckerzeugnissen. Von diesen Gewerbezweigen, die zum Teil auch die Rohstoffe in überwiegendem Maße auf dem Seewege beziehen, geht die Fabrikatausfuhr zu zwei Dritteln bis vier Fünfteln ebenfalls über See. Und die Zahl der in ihnen thätigen Betriebe betrug schon 1895 nahezu 1⅔ Millionen mit 4⅔ Millionen Arbeitern, die mit ihren Angehörigen eine Bevölkerung von 11⅕ Millionen ausmachen. Es besteht kein Zweifel, daß in den seit der letzten Berufszählung (14. Juni 1895) verflossenen Jahren, in die die stürmischste Aufwärtsbewegung der Industrie gefallen ist, diese Zahlen sich noch sehr erheblich gesteigert haben.

Rechnen wir noch die übrigen am Seeverkehr durch den Bezug von Rohstoffen und die Versendung von Fabrikaten beteiligten Industrien, denken wir an die 50000 im Schiffbau und seinen Hilfsgewerben beschäftigten Arbeiter, an die 40000 Seeleute unserer Handelsflotte, an die Zehntausende von Hafenarbeitern,

vor allem aber an das gewaltige Kontingent, mit dem die in Handel und Verkehr thätige Bevölkerung am Seehandel interessiert ist und das sicher nach Hunderttausenden zählt — ziehen wir weiter in Betracht all jene Berufskreise und Erwerbsthätige, die von jenen am Seeverkehr beteiligten Kategorien ihren Unterhalt ganz oder teilweise ziehen, Krämer, Gastwirte, Bäcker, Fleischer, Brauer, Brenner, Maurer, Zimmerleute u. s. w., so wird uns erst klar, welche enorme Massen unseres Volkes von der Stellung Deutschlands auf dem Weltmarkte mittelbar und unmittelbar in ihrer Arbeit, ihrem Verdienst, ihrem Konsum beeinflußt sind. Und zwar kommt hierbei überwiegend der Seehandel und der Seeverkehr in Betracht. Es ist gewiß nicht übertrieben, wenn wir annehmen, daß insgesamt 24—26 Millionen Menschen in Deutschland von der freien Ein- und Ausfuhr auf dem Seewege in ihrer Lebenshaltung und Arbeit abhängig sind. Die Offenhaltung der See und der kräftige Wettbewerb Deutschlands auf dem Weltmarkte ist daher eine Lebensfrage der Nation, an der auch die Arbeitermassen im stärksten Maße beteiligt sind.

III. Das „größere Deutschland" und die innere Entwickelung.

Kein großes Volk von quellender Lebenskraft kann auf die Dauer im Zustande der Sättigung verharren. Es würde mit solcher Selbstbescheidung auf seine Kultur-

mission ebenso verzichten wie auf die Befriedigung seiner nationalen Machtansprüche; ohne beides aber kann es nicht leben, sondern muß verkümmern und versinken. Das ist ein Gesetz der Weltgeschichte, dem sich kein Reich und kein Volk entziehen können. Als die ungeheure Aufgabe der Gründung des Reiches und der Ausgestaltung seiner inneren Einrichtungen zu lösen war, da konnte wohl zeitweilig gesagt werden, wir seien „gesättigt". Aber der Drang nach außen ließ sich nicht lange zurückdämmen, und was im Anfang aus wirtschaftlichen Notwendigkeiten herauswuchs, wurde bald zu nationaler und politischer Erweiterung. Die Verflechtung des deutschen Wirtschaftslebens in die Weltwirtschaft vollzog sich zugleich in den Bahnen der Weltmachtpolitik. Schon Fürst Bismarck hat in diesem Sinne Weltpolitik getrieben. Die Erwerbung von Kolonien und Stützpunkten in West- und Ostafrika sowie in Australien, ferner die Reichssubvention für Dampferlinien nach dem Osten Asiens und dem Stillen Ozean, die nachdrückliche Beschirmung deutscher Rechte im fernsten Auslande sind Zeugen für die Ausdehnung des nationalen Bereiches. Man kann angesichts der unermeßlichen Anstrengungen anderer Reiche für Gebietsmehrung in diesen Zeiten vielleicht beklagen, daß in Deutschland der Uebergang von der Festlandspolitik zur Weltpolitik erst so spät und so zögernd vor sich ging; aber man darf auch, um gerecht zu sein, nicht vergessen, welchen gewaltigen Kraftverbrauch die nationale Einigung Deutschlands gekostet hatte. Jedenfalls wurde doch erreicht, daß der Deutsche im Auslande, der in früheren Zeiten fast ohne Rest im fremden Volke

aufging, nun mit Gut und Blut im lebendigen Zusammenhange mit der Heimat blieb.

So konnte Kaiser Wilhelm II. bei der Feier der 25. Wiederkehr der Versailler Kaiserkrönung, am 18. Januar 1896 in seiner Rede ausrufen: „Unser Deutsches Reich ist ein Weltreich geworden. Tausende von deutschen Landsleuten wohnen in allen Teilen der Erde, deutsche Güter, deutsches Wissen, deutsche Betriebsamkeit gehen über den Ozean. An Sie also ergeht die ernste Pflicht, dieses größere Deutsche Reich auch fest an das heimische anzugliedern!" Seitdem hat diese wirtschaftliche und politische Erweiterung des nationalen Horizontes noch erhebliche Fortschritte gemacht. Nicht nur ist unser Außenhandel und namentlich unser Seeverkehr stark gewachsen, sondern auch der Umfang unserer Reichsschutzgebiete und die Zahl unserer Stützpunkte haben sich gemehrt. Vor allem haben wir durch die Pachtung von Kiautschou in China festen Fuß gefaßt, so daß wir dem Rechte, bei den kommenden Ereignissen in Ostasien mitzusprechen, auch die Macht verleihen können. Auch unsere Position in der Inselwelt Mikronesiens hat sich gefestigt. Noch weit bedeutsamer aber als dieser territoriale Zuwachs ist die Vermehrung des deutschen Einflusses in zahlreichen überseeischen Ländern durch starke Kapitalanlagen und Betrieb von Unternehmungen, durch Gründung und Erweiterung von Handelshäusern, durch Plantagenwirtschaft, durch Ausdehnung unseres Schiffahrtsverkehrs. Deutsches Blut, deutsche Kraft, deutscher Geist und deutsches Gut gehen heute nicht mehr wie früher im

Auslande dem Vaterlande spurlos verloren, sie sind nicht mehr der Kulturdünger fremder Völker, sondern sie wirken und schaffen für die Heimat, für die wirtschaftliche Blüte und die nationale Macht des Deutschen Reiches. Es ist unserem Volke lebendige Wahrheit geworden, daß es seinen Platz an der Sonne haben muß und daß Deutschland nicht bei Seite stehen darf, wenn die Welt neu verteilt werden soll. In diesem Sinne sprechen wir, wie Graf Bülow am 10. Dezember 1899 im Reichstage sagte, mit ebensolchem Rechte vom „Größeren Deutschland", wie der Engländer von einem Greater Britain, der Franzose von einer Nouvelle France, der Yankee von einem Allamerika!

Wenden wir nun den Blick aus den fernen Weiten zurück auf unsere inneren Verhältnisse, auf die wirtschaftlichen und sozialen Zustände! Wir wollen keine Zusammenhänge zwischen der auswärtigen und Handelspolitik und den Maßnahmen der inneren Gesetzgebung und Verwaltung konstruieren, die manchem künstlich erscheinen würden; wir glauben auch nicht, daß solche Zusammenhänge im Bewußtsein der leitenden Regierungskreise und der Parlamente bestanden haben, dazu ist ihre Politik viel zu inkonsequent und widerspruchsvoll gewesen. Aber an der Thatsache kann doch für keinen Unbefangenen ein Zweifel bestehen: In der gleichen Zeit der Ausbreitung der wirtschaftlichen und nationalen Interessen Deutschlands in der Welt hat auch die Arbeiterbewegung die gewaltigsten Fortschritte gemacht.

Schon mit dieser Feststellung scheint uns viel ge-

wonnen. Haben Machtentfaltung im Auslande und Arbeiterbewegung im Innern während der gleichen Zeit, also etwa seit 15—20 Jahren, Fortschritte gemacht, so ist die Behauptung derjenigen widerlegt, die nur ein Gedeihen der einen Entwickelung auf Kosten der anderen für möglich halten. Die Zahl solcher Leute ist freilich ungemein groß, sie rekrutieren sich ebenso aus den Führern des Sozialismus wie aus den Leitern des Kapitalismus. Die Sprache der Thatsachen aber lautet anders wie ihre Doktrinen. Was verkündet sie uns?

Deutschlands Bevölkerung ist während der Zeit der Zunahme seiner Seeinteressen rapid gewachsen und zwar vornehmlich infolge der starken Verringerung der Mortalität, die wir der Besserung der gesamten Lebensverhältnisse verdanken. Es ist zugleich aus einem mäßig begüterten ein wohlhabendes, ja ein reiches Land geworden. Es wird gegenwärtig an Volkswohlstand unter den Großstaaten nur noch von England, nicht mehr von Frankreich übertroffen. Sein jährliches Nationaleinkommen wird auf 25 Milliarden, sein Nationalvermögen auf mehr als 200 Milliarden berechnet. Zugegeben, daß in den obersten Schichten der Reichtum am meisten gewachsen ist, so ist ihre Breite und Tiefe doch nicht sehr groß. Auch der Mittelstand und die Massen haben sich in Einkommen, Vermögen, Lebenshaltung wesentlich gehoben. Alle Armut, das furchtbare Elend, die bitterste Not, die ganze Scharen unseres Volkes bedrängt, kann uns über diese Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse im ganzen nicht täuschen, so sehr sie uns auch stetig mahnen muß, die Hände nun nicht zufrieden in den Schoß zu legen. Aber wir

sehen doch täglich, wie die Löhne steigen, wie der Verbrauch an Nahrungs- und Genußmitteln der Massen, Fleisch, Brot, Kaffee, Bier, an Kleidern und Schuhen, an Büchern und Zeitungen, an Hilfsmitteln der Erholung und Unterhaltung wächst, wie sich das Bedürfnis nach besserem Wohnen verschärft. In der Stufenleiter der Einkommensteuer vollzieht sich ein allmähliches Aufsteigen, die Einlagen in den Sparkassen vermehren sich jährlich um Hunderte von Millionen. Trotz des Steigens der Haushaltsbudgets im Reich, Staat und Gemeinde erweisen sich seit Jahren keine neuen Steuern als notwendig, weil die bestehenden größere Erträge bringen. Handel und Wandel blühen, die bedeutendsten Zweige der Großindustrie sind vollauf und darüber beschäftigt, auch unsere Landwirtschaft hat ein paar bessere Jahre gehabt. Im Gegensatz zu dem auswärtigen Handel, dessen Umfang nach Menge und Wert bekannt ist, kennen wir zur Zeit noch nicht die Größe unserer Produktion und den Verbrauch auf dem inneren Markte. Aber es gibt sehr gute Kenner der Verhältnisse, die die Zunahme des Konsums im Innern für viel bedeutender halten als die auf dem äußeren Markt. Und daß die Massen, insonderheit die gewerblichen Arbeiter, von diesem wachsenden Wohlstande auch ihren Anteil, wenn auch noch nicht in dem wünschenswerten und berechtigten Maße, haben, das geben sogar die Sozialdemokraten zu. Von der Verelendungstheorie spricht man nicht mehr und eine gewisse Besserung wird offen eingestanden.

Aber diese Besserung der Verhältnisse ist den Arbeitern nicht ohne weiteres in den Schoß gefallen.

Es hat dazu neben dem wirtschaftlichen Aufschwung noch ungeheurer Anstrengungen der Selbsthilfe und der Staatshilfe bedurft, der Selbsthilfe durch die Arbeitervereinigung, der Staatshilfe in der Sozialreform. Und wenn man in den Arbeiterkreisen selbst geneigt ist, die eigene Kraft bei weitem höher einzuschätzen, so erinnern wir doch daran, daß die vornehmsten und wichtigsten Mittel zur Bethätigung dieser Selbsthilfe vom Staate verliehen worden sind: das allgemeine Wahlrecht und das Koalitionsrecht. Erst dank dieser freien Gaben ist es den Arbeitern möglich geworden, auf politischem und auf gewerkschaftlichem Boden die großen Erfolge zu erringen, die sie mit gerechtfertigtem Selbstbewußtsein rühmen. Dabei ist aber noch ein Weiteres nicht zu verkennen: Eine gewerkschaftliche Bewegung kann nur da entstehen und gedeihen, wo die Lohnarbeiter bereits über die nackte Notdurft des Lebens hinausgelangt sind. Die Armen und Elenden, die vom grauen Morgen bis tief in die Nacht sich abrackern müssen, nur um nicht zu verhungern, besitzen weder die geistige Freiheit und die sittliche Kraft, noch die Geldmittel, ohne die eine wirksame Agitation und Organisation gar nicht denkbar sind. Es ist gewiß kein Zufall, daß die letzten Jahre einer großen wirtschaftlichen Prosperität in Deutschland auch eine Erstarkung der Arbeiterberufsvereine nach Zahl und Bedeutung gesehen haben.

Unterstützt hat diese ökonomische und soziale Hebung großer Schichten des vierten Standes aber auch in hohem Maße die Sozialreform. Die beiden kaiserlichen Botschaften vom 17. November 1881 und vom

4. Februar 1890 sind und bleiben Marksteine unserer inneren Entwickelung. Die erstere leitete die umfassende Sozialversicherung gegen Krankheit, Unfall und Invalidität ein; fast 400 Millionen kommen jetzt alljährlich aus ihr den Lohnarbeitern ausschließlich zu gute. Die andere verstärkte den Schutz der Arbeiter gegen die für Leib und Leben nachteiligen Folgen ihres Berufes; Gesetz oder Verordnung regeln die Art der Lohnzahlung, beschränken für Frauen, Jugendliche und Kinder die Arbeitszeit, geben Vorschriften über Arbeitsräume, greifen in besonders gefährliche Gewerbszweige schützend ein, sichern nach sauren Wochen einen Ruhetag. Wir unterschätzen gewiß nicht, wie viele und große Aufgaben auf diesen Gebieten noch zu lösen sind — darüber noch ein Wort später! Aber die vielfach in Arbeiterkreisen noch übliche Geringschätzung der staatlichen Sozialreform ist ein Unrecht oder eine Selbsttäuschung. Freilich ist sie psychologisch wohl begreiflich. Wenn man den Arbeitern immer wieder vorhält, was sie für „Wohlthaten“ vermittelst der Sozialreform genießen, erinnern sie sich an ihre Rechte! Und wenn sie an die lange Kette der Maßnahmen vom Sozialistengesetz bis zur Arbeitswilligenvorlage denken, mit denen man die Sozialdemokraten zu fesseln gedachte, thatsächlich aber die ganze Arbeiterbewegung eingeschnürt hat, wenn sie sich bewußt sind, daß ihnen und ihren Bestrebungen noch immer die Gleichberechtigung versagt ist, dann wird man sich nicht wundern, daß Millionen und Millionen von Staatsbürgern dem Reich innerlich fremd geworden sind und die großen Ziele unserer Politik voll Mißtrauen betrachten.

IV. Die Abhängigkeit Deutschlands vom Weltmarkte und ihre Gefahren.

Wo viel Licht ist, da ist auch viel Schatten, und eine jede Medaille hat ihre Kehrseite. Unstreitig hat der wirtschaftliche Aufschwung Deutschlands nach außen und nach innen einen früher ungeahnten Zuwachs an nationaler Macht und Wohlstand gebracht. Aber die zunehmende Verflechtung Deutschlands in die Weltwirtschaft und den Weltverkehr bedeutet doch zugleich auch eine wachsende Abhängigkeit unserer gesamten Entwickelung von der Gestaltung des Weltmarktes. Wenn wir Nahrungsmittel, wie Brotgetreide, Fleisch, Eier, Fische, für einen erheblichen Bruchteil unseres Volkes beziehen müssen, wenn unentbehrliche Genußmittel (Kaffee, Gewürze) und Beleuchtungsstoffe (Petroleum) der Massen überhaupt nur von entlegenen Ländern eingeführt werden können, wenn zahlreiche und darunter die wichtigsten Rohstoffe für verschiedene, viele Millionen Menschen beschäftigende Industriezweige ebenfalls nur aus tropischen Gegenden zu uns gelangen, so kommen Ernährung und Arbeit unseres Volkes bei einer Unterbrechung oder auch nur Einschränkung dieser, Milliarden im Werte betragenden Einfuhr doch ebenso in Bedrängnis, wie unsere ganze Volkswirtschaft ernsthaft gefährdet werden würde, wenn die Ausfuhr unserer Fabrikate fernerhin unmöglich sein sollte. Deutschland ist in keiner Weise in der Lage, als geschlossener Handelsstaat ohne Verbindung und Austausch mit dem Auslande

nur von seinen eigenen Hilfsquellen zu leben. Selbst wenn es gelingen sollte, die Ernährung der 60 Millionen sicherzustellen, die wir binnen wenigen Jahren zählen werden, so könnten wir für die gewaltigen Volksmassen doch nicht genug Arbeit bieten. Oder wir müßten unter furchtbaren Leiden und Katastrophen eine Umkehr auf dem Wege, der uns zu Größe und Reichtum geführt hat, vollziehen: Wir würden dann ein Land mit rückgehender Bevölkerung, bescheidenen Mitteln, engem Wirkungskreis und sinkender Kultur. Das Deutsche Reich würde ausgestrichen aus der Reihe der Großmächte, weil es weder die Volkszahl, noch den Raumumfang, noch die Mittel hätte zur Erfüllung seiner nationalen und internationalen Aufgaben.

Die Abhängigkeit vom Weltmarkte, die uns in glücklichen und friedlichen Zeiten in ihren Gefahren gar nicht zum Bewußtsein kommt, werden wir in ihrer Bedrohlichkeit erst dann gewahr, wenn der Zugang zum Weltmarkt unserem Handel und Verkehr verschlossen oder verengt wird. Die Möglichkeit einer solchen Wendung ist nicht von der Hand zu weisen. Sie kann zur Wirklichkeit werden entweder plötzlich, mit einem Schlage durch einen Krieg mit einem seemächtigen Feinde, oder aber allmählich durch eine Einschnürung unseres Wettbewerbes, durch die politische und wirtschaftliche Weltkonstellation. Werden wir mit einer großen Seemacht in einen Krieg verwickelt — und es kann der Beste nicht in Frieden leben, wenn es dem bösen Nachbar nicht gefällt! — so sind wir zur Zeit mit unserer Kriegsmarine nicht im stande, die

Herrschaft in den deutschen Meeren aufrecht zu halten. Unsere kleine Flotte wäre trotz des teilweise vorzüglichen Schiffsmateriales und der bewunderungswürdigen Haltung ihrer Besatzung dem Opfertode oder der Unthätigkeit geweiht. Hat der Feind sie erst in offener Seeschlacht niedergezwungen oder im Hafen eingeschlossen, so sperrt er die deutsche Bucht, unsere Pforte zum Weltmeer, durch eine Blockade von den friesischen Inseln bis Sylt mit leichter Mühe ab. Er stellt ferner an die Hauptstraßen des Weltverkehrs (Suez, Gibraltar, Kanal, Skagen) starke Kreuzerposten auf, um unsere Kauffahrer und Transportschiffe abzufangen. Schwerlich wird er die belgisch-holländischen Häfen als neutrale unseren Schiffen offen lassen; hat er die Macht dazu, sie zu sperren, so wird ihn die Rechtsfrage nicht abhalten. Unter diesen Umständen wird Deutschland vom Seeverkehr nahezu gänzlich abgeschlossen, kein Schiff, weder ein deutsches noch ein neutrales, kommt in unsere Häfen hinein, keines hinaus. Gewiß ist möglich, daß die Zufuhr zu Lande einen Teil des Ausfalls decken wird. Aber doch nur einen Teil und vermutlich einen recht geringen. Denn die Bewältigung der ungeheuren Warenmassen unseres heutigen Seeverkehrs auf der Eisenbahn oder der Achse ist sehr schwierig und teuer. Daß die Abhängigkeit Deutschlands vom Weltmarkte in einem Seekriege mit einem übermächtigen Gegner unsere Wehrfähigkeit, Ausdauer und Volkskraft schwer schädigen würde, wenn es uns nicht gelingt, die See offen zu halten, beweist ein Blick auf die Darstellung, die wir im zweiten Abschnitt dieser Schrift gegeben haben.

Aber auch ohne einen Krieg können die Dinge eine Entwickelung einschlagen, die unser staatliches und wirtschaftliches Leben auf das schwerste bedroht. Und hier zeigt eine Betrachtung der Weltlage sehr ernste Zukunftsaussichten, deren Gefahren man nicht auf die leichte Achsel nehmen sollte, weil es uns in den letzten Jahren — und hoffentlich auch in manchem kommenden noch! — gut geht. Wir leben in einer Zeit der Bildung von Weltreichen mit der Tendenz in sich geschlossener Wirtschaftsgebiete. Und dieser gewaltige Prozeß ist schon sehr weit vorgeschritten. Rußland dehnt sich nach Norden, Osten und Süden in ununterbrochener Folge über fast zwei Kontinente aus und immer weiter schiebt es seine Etappen vor bis zum Stillen Meer und zum Indischen Ozean. In den südlichen Gebieten seiner asiatischen Besitzungen zieht es tropische Produkte, vor allem Baumwolle; planvoll entwickelt sich seine Industrie, seine Landwirtschaft ist enormer Steigerung fähig. Wenn das Riesenreich sich erst so weit entwickelt hat, daß es fremder Fabrikate und fremden Geldes nicht mehr bedarf, dann schließt es seine Grenzen durch Zollmauern ab. Jedenfalls ist mit der Eventualität des in sich geschlossenen Wirtschaftsstaates Rußland zu rechnen. Rascher noch, sprunghafter vollziehen sich die Dinge in Amerika. Von der Nordgrenze an, wo noch Sommerkorn gedeiht, bis zu den üppigen Gefilden des Südens vermag Nordamerika heute schon alle Produkte in seinem eigenen Bereich hervorzubringen, die ein Volk selbst bei riesigem Wachstum zu seinem Unterhalt und Gedeihen bedarf. Von der Baumwolle bis zum Petroleum, von

Kohle und Eisen, von Brotfrucht und Fleisch, bieten seine Felder, Wiesen und Bergwerke alle Rohstoffe für die gewerbliche Verarbeitung und Ernährung dar. Und eine mit schärfster Intensität, mit allen Mitteln der Technik und des Kapitals arbeitende Industrie wird nicht säumen, auch die Bedürfnisse nach Fabrikaten voll zu befriedigen. Die wirtschaftliche Unabhängigkeit Nordamerikas vom Auslande ist nur eine Frage der Zeit, und wie stark die Absperrungstendenzen sind, das zeigen die M'Kinley- und Dingley-Tarife.

Und wie steht's mit den europäischen Großmächten? Frankreich verfolgt seit zwanzig Jahren das Prinzip der „geschlossenen Thür". Es wird keinen Augenblick zögern, sich nach außen abzusperren, sobald es die Bedürfnisse seiner stabil bleibenden Bevölkerung im eigenen Lande befriedigen kann. Diesem Ziele kann es vielleicht nahe kommen mit der Kultivierung des riesenhaften Kolonialreiches, das es sich in Nord- und Zentralafrika, in Madagaskar und Indochina mit großen Opfern aufgebaut hat, obwohl es des Antriebes, der in einer rapiden Vermehrung der Bevölkerung für eine Gebietserweiterung liegt, entbehrt. Die stärkste Wandlung aber hat sich in Großbritannien vollzogen. Mit wachsender Vehemenz sehen wir hier in den führenden Kreisen wie in den Massen die Imperial Policy die alten Grundsätze der Cobden und Bright überfluten. Von Jahr zu Jahr hat das frühere sehr lose Gefüge des Reiches sich verdichtet und gekräftigt. Ungeheure Landmassen sind neu erworben, weitere werden ersehnt. Auch der Gedanke eines das Mutterland und alle Kolonien umfassenden britischen Zollvereins, der

sich nach außen mit hohen Mauern abgrenzt, wächst in gleichem Maße. Die Kündigung der Handelsverträge mit Belgien und Deutschland, die Differenzierung fremder Waren in Kanada und Barbados sind höchst beachtenswerte Symptome. Und wie schwach sich anfangs auch das englische Heerwesen im südafrikanischen Kriege gezeigt hat, niemals ist das Gemeinschaftsgefühl der britischen Selbstverwaltungskolonien, wie Australien und Kanada, kräftiger dem Mutterlande bewiesen worden als heute. Gerade darin besteht die Stärke von Chamberlains Position, daß das Volk in ihm den energischsten und rücksichtslosesten Vertreter der Reichseinheit erblickt. Und — so schalten wir hier ein — Chamberlain ist zugleich auch der führende Mann der staatlichen Sozialpolitik in England.

So begegnen wir überall auf dem weiten Erdenrund wachsenden Abschließungsbestrebungen der großen Weltmächte. In zahlreichen exotischen Staaten aber, die bisher als Rohstofflieferanten und Fabrikatempfänger in unserem Außenhandel gelten konnten, entstehen Industrien, die unter hohem Zollschutz für die Bedürfnisse des täglichen Gebrauchs wie des Luxus die einheimische Bevölkerung mit der Zeit zu versorgen im stande sein werden. Japan vor allem macht unausgesetzt die größten Anstrengungen neben seiner politischen Macht, die es für seine weitausgreifenden und ehrgeizigen Pläne braucht, auch sein Wirtschaftsleben zu selbständiger Kraft zu entwickeln. So wird auf der einen Seite der bisherige äußere Markt für den deutschen Wettbewerb räumlich immer mehr eingeengt, ganze Provinzen und Reiche werden uns nur schwer zugäng-

lich bleiben, andere direkt verschlossen werden. Auf der anderen Seite aber drängt unsere steigende Volkszahl unsere Wirtschaft immer tiefer in die Abhängigkeit vom Weltmarkte hinein. Wir müssen uns nach neuen Bezugsquellen für die Rohstoffe und neuen Absatzgebieten für unsere Gewerbeerzeugnisse umthun, wenn wir nicht verkümmern und vertrocknen wollen. Freilich die Erde ist noch groß, unabsehbare Perspektiven eröffnen sich, wenn wir an die Erschließung Ostasiens, Afrikas und Südamerikas denken — dieser von vielen hunderten Millionen Bewohnern bevölkerten Riesenkontinente, die Handel und Verkehr bis jetzt nur an den Rändern angebohrt haben. Aber darüber sollte nicht der leiseste Zweifel bestehen: Niemand im Deutschen Reich hat schwerer zu leiden, wenn eine unglückliche Katastrophe unsere Abhängigkeit vom Weltmarkt einmal in aktuelle Gefahr verwandelt, als die Arbeiterbevölkerung.

Denn was wird die unausbleibliche Folge sein? Die reichen und die mittleren Bevölkerungsklassen haben auch dann noch zu leben, sie können ihre beweglichen Kapitalien in Sicherheit bringen, Grundbesitz wird immer wieder seinen Wert erlangen, ihre Ersparnisse helfen ihnen auch über schwere Zeiten ohne Einkommen aus Arbeit oder Rente hinüber. Aber dem deutschen Arbeiter mit den Seinigen, den 30—40 Millionen Menschen im Reich, die allein von ihrer Hände Werk leben, starrt sofort die bitterste Not ins Gesicht, wenn die Zufuhr von Lebens- und Genußmitteln und von gewerblichen Rohstoffen aufhört, wenn die Fabriken stillstehen, weil sie keine Vorräte mehr haben und keine Waren mehr erzeugen können, wenn Handel und Wandel rasten

müssen, weil die Wege auf dem Weltmarkt versperrt sind. Dann ist es für die Arbeiter auch mit der Selbsthilfe in Gewerkvereinen und Lohnbewegungen vorbei und alles Eingreifen des Staates und Reiches mit sozialpolitischen Gesetzen und Vorschriften wird wirkungslos bleiben, wenn eine verheerende Krisis durch die Lande geht, Hüttenwerk und Webstuhl feiern, die Lebensmittelpreise steigen und ein Riesenausstand in Gewerbe und Verkehr durch die Not erzwungen wird. Sinkt das Deutsche Reich dereinst — was Gott verhüten möge! — von seiner Macht und seiner Wohlhabenheit herab auf den Stand notgedrungener Selbstbescheidung als Festlandsstaat, dann gehen auch die Hoffnungen in Trümmer, die wir auf die Arbeiterbewegung als eine der größten Kulturthaten der Weltgeschichte setzen. Der Emanzipationskampf des vierten Standes ist dann vergebens gewesen.

V. Weltmachtpolitik.

Daß die Verflechtung Deutschlands in die Weltwirtschaft einerseits zu dem Aufschwunge unseres Wirtschaftslebens beigetragen hat, andererseits aber die Abhängigkeit vom Weltmarkt auch die Möglichkeit großer Gefahren in sich birgt, wird auch von den Leitern und den Preßorganen der Arbeiterbewegung gar nicht geleugnet. Es wird bereitwillig anerkannt, daß die Massen oder doch einzelne Schichten von ihnen, und zwar namentlich die Kreise der organisierten Arbeiter, eine Besserung ihrer Lebenshaltung erfahren haben. Es wird festgestellt, daß die deutschen Arbeiter ein namhaftes Inter-

esse daran haben, Deutschland auf dem Weltmarkte nicht von anderen Nationen überflügelt zu sehen. Auch die Intransigenten beteuern, Deutschland sei berufen, die erste Stelle in Europa einzunehmen. Bernstein und seine Anhänger erklären sich unter gewissen Vorbehalten sogar für eine rührige Kolonialpolitik. Und es gibt sozialdemokratische Kompensationspolitiker, deren Devise „Kanonen für Volksrechte" doch besagen will, daß sie unter Umständen auch für eine Verstärkung der Machtmittel des Reiches eintreten wollen. In der Hauptsache freilich herrscht unter den sozialdemokratischen Führern der Arbeiterbewegung und in verstärktem Maße in ihrer publizistischen Vertretung das Dogma vor, die Gefahren einer Abhängigkeit Deutschlands vom Weltmarkte seien zu beseitigen und der deutsche Anteil an der Weltwirtschaft für alle Zeiten sicher zu stellen durch friedliche Mittel, durch die Ausbreitung der Kultur, durch internationale Vereinbarungen, durch gute Handelsverträge und durch weltwirtschaftliche Arbeitsteilung. Wir fürchten, die Apostel dieser Lehren geben sich, in gutem Glauben, einer schweren Selbsttäuschung hin. Wollen sie ohne die Befangenheit, die ihrer Voreingenommenheit entspringt, die Dinge sehen, wie sie wirklich sind, so müßten sie sich zu der Wahrheit bekennen: „Leicht bei einander wohnen die Gedanken, doch hart im Raume stoßen sich die Sachen!"

Das Deutsche Reich braucht seine Friedensliebe nicht zu beteuern. Dreißig Jahre seit seiner Gründung hat es durch die That bewiesen, daß es all seine Machtmittel in den Dienst des Friedens gestellt hat. Von dieser gleichsam geheiligten Tradition, die wir als Vermächtnis Kaiser Wilhelms I. und des ersten Reichs-

kanzlers treu bewahren, wird sich unsere Politik auch niemals aus eigenem Antriebe abkehren. Sollte Deutschland jemals einen Krieg zu führen genötigt sein, so wird er lediglich der Abwehr fremder Ungebühr gelten können. Aber wir dürfen und sollen uns nicht absichtlich die Augen vor der Wandlung verschließen, die in der Welt bereits vor sich gegangen ist. Die wirtschaftliche Expansion der Weltmächte Rußland, Nordamerika, Großbritannien und Frankreich hat sich nirgends ohne Kampf, Eroberung und Blutvergießen vollzogen. Der russische Siegeszug durch Asien wird von kühnen Generälen an der Spitze von Heerhaufen geführt; erst nachher kommen der Diplomat, der Ingenieur, der Kaufmann und der Ackerbauer. Der spanisch-amerikanische Krieg ist um die reichen Schätze der Antillen und Philippinen begonnen und ausgefochten worden. Frankreich hat in Algier früher und neuerdings in Indochina und Madagaskar Kolonialkriege mit einem gewaltigen Aufgebot von Truppen und Schiffen geführt. Die Geschichte Englands verzeichnet während der letzten Jahrzehnte auf jedem Blatt Waffenthaten der Eroberung neuer Gebiete, der Niederwerfung von Aufständen; an der nordindischen Grenze, in Afghanistan, in Aegypten in den achtziger Jahren und neuerdings im Sudan hat Großbritannien zum Schwert gegriffen, und was ist der Transvaalkrieg anders als ein mit den Kanonen geführter wirtschaftlicher Kampf um die reiche Beute? Ja, England hat sogar Frankreich, als es die Trikolore in Faschoda am oberen Nil und in Maskat an der arabischen Küste aufzog, mit der ultima ratio regum bedroht, wenn es sich nicht füge.

So sehen wir auf dem weiten Erdenrund

allerwärts ein sich Recken und Dehnen, ein Ringen und Kämpfen, in dem nach den Gesetzen der Macht entschieden wird. Man kann diese Thatsache beklagen oder begrüßen, aber man muß sie anerkennen und aus ihr die Schlußfolgerung ziehen. Und diese Konsequenz kann gar nicht anders lauten: Ein Deutsches Reich, das waffenlos und ungepanzert unter diese bis an die Zähne gerüsteten Mächte tritt, die sämtlich von ihrer Schlagfertigkeit Proben abgelegt haben, kann seinen Anspruch auf Anteilnahme am Weltmarkt nicht durchsetzen; ohne starken Schutz verwandelt sich die Abhängigkeit der heimischen Produktion und Konsumtion von der Weltwirtschaft in eine Quelle größter Gefahren. Unser Dasein als Reich und Volk liegt an folgender Kette: Die enorme Zunahme unserer Bevölkerung treibt uns auf den Weltmarkt, das Deutschland von heute kann nicht leben, ohne Schiffahrt zu treiben, wir bedürfen der Seegeltung so notwendig wie des täglichen Brotes, Seegeltung aber ohne Seeherrschaft ist undenkbar. Denn heute schon und in Zukunft noch mehr kann ein Großstaat nicht die Waffe entbehren, die allein seinen Bedürfnissen, Ansprüchen und Rechten über See den Rückhalt der Macht verleiht: die starke Kriegsflotte. In der Aera der Weltpolitik genügt das Heer allein nicht mehr. So sehr unsere Armee immer die scharfe Wehr für unsere Europapolitik bleiben muß, so dringend nötigt uns der Wandel der Zeiten und Verhältnisse, daß wir auch auf dem Welttheater nicht als Statisten im Hintergrunde uns herumdrücken, sondern vorn an der Scene, wo die großen Rollen agieren, stehen. Das ist eine unabweisliche Forderung nicht nur

unserer historischen Aufgabe als Kulturvolk, nicht nur unserer mit schweren Opfern errungenen Stellung als Großmacht, sondern auch der Sicherung unserer Volkskraft und der Hebung der Massen zu höheren Stufen der Gesittung und des Wohlstandes. Unter diesem Gesichtswinkel betrachtet, stellt sich die Verstärkung der deutschen Kriegsmarine ebenfalls als eine Lebensfrage der Nation dar.

Ja, wenn man noch der Möglichkeit Raum geben dürfte, die wirtschaftliche und politische Entwickelung in der Welt, die sich so scharf zuspitzt, sei eine vorübergehende Erscheinung und werde bald einer neuen Phase des friedlichen Wettbewerbes Platz machen. Aber man kann sich nicht der Ueberzeugung erwehren, daß wir erst im Anfange dieses ganzen, den Erdball umspannenden Werdeganges stehen. Wenn auch der Ursprung der Bewegung, wie wir sie im vorigen Kapitel kurz zu schildern versucht haben, bis in die sechziger und siebziger Jahre zurückreicht, so hat sich ihre Tendenz nach Richtung und Ziel doch erst in der allerjüngsten Zeit ganz klar ausgeprägt. Die Ereignisse in Ostasien, der spanisch-amerikanische Krieg, die Eroberung von Madagaskar, die Reibungen zwischen Großbritannien und Frankreich, der englische Sudanfeldzug und der Transvaalkrieg — alle diese Vorgänge, deren keiner ganz spurlos an Deutschland vorübergehen konnte, so eng schon ist der internationale Zusammenhang heutzutage, — haben sich in die letzten fünf Jahre hineingedrängt. Sie drücken dem neuen Jahrhundert ihren Stempel auf. Und was das Bemerkenswerteste ist: der Imperialismus, wie man kurz diese Weltpolitik und Weltmachtpolitik nennt, ist in den Großmächten Amerika, England, Frankreich —

vielleicht sogar auch in Rußland — sicherlich aber in Japan nicht eine Triebkraft in den Köpfen der Regierenden und der Kapitalisten, sondern er hat seine stärksten Wurzeln in den Herzen der Volksmassen. Die Bilder von Macht, von Größe und Reichtum, die sich mit dem Begriffe der Weltherrschaft verknüpfen, stehen vor den Augen der Nationen und beflügeln ihre Phantasie. Sie spüren aber auch am eigenen Leibe, welch praktischen Nutzen für ihre Arbeit und für ihre Lebensführung sie aus den Früchten einer kräftigen Expansionspolitik erhalten. Darum sind die Kolonialkriege in Frankreich, Amerika und Großbritannien durchaus von der Zustimmung, ja der Begeisterung der Massen getragen, echte nationale Kriege, die die Völker sich zum Ruhme anrechnen. Und darum finden auch in jenen Ländern die Forderungen für die Flotte in der Nation stets rasches Verständnis und volle Bereitwilligkeit: Machtförderung ist Wohlstandsförderung!

An solchen Verstärkungen der Marine hat es in den übrigen Großmächten während der letzten Jahre wahrlich nicht gefehlt und auch für die Zukunft wird daran kein Mangel sein. Wir verlieren uns hier nicht in eine bis ins einzelne gehende Schilderung dieser Rüstungen; die Höhe der fremden Flottenbudgets und die Stärke der Schiffsbestände ist im Laufe der Diskussion über die deutsche Marinegesetznovelle vielfach zahlenmäßig festgestellt worden. Für unseren Zweck genügt es hier, daran zu erinnern, daß sämtliche Mächte, mit denen Deutschland in einer Reihe steht, weit größere Flotten besitzen und weit größere Mittel dafür aufwenden. Die Erkenntnis von der Notwendigkeit

des maritimen Machtinstrumentes hat sich eben mit elementarer Gewalt angesichts des Ganges der Ereignisse während des letzten Jahrzehntes den Großmächten aufgedrängt. Für Deutschland aber gelten dieselben Regeln in der Weltpolitik wie für die anderen Staaten. Es kann sich unmöglich darauf verlassen, durch diplomatische Geschicklichkeit oder durch vorteilhafte Verträge oder gar durch die allgemein fortschreitende Zivilisation seine Existenz sichern zu wollen, wenn es nicht die Bajonette und Kanonen nötigenfalls zur Erzwingung seines guten Rechts zur Hand hat. Und es kann auf die Vermehrung seiner Machtmittel um so weniger verzichten, als es nicht in der Lage ist, wie die anderen Weltmächte ein einheitliches, in sich geschlossenes Wirtschaftsgebiet zu bilden. Auch die noch in weiter Ferne stehende Verwirklichung des Planes eines mitteleuropäischen Zollvereins würde Deutschland nicht an dies Ziel führen können. Wir müssen Ellbogenfreiheit auf dem Weltmarkte haben oder wir müssen weite Kolonialgebiete unser eigen nennen, um unsere Lebens- und Arbeitsbedürfnisse zu befriedigen. Ein Drittes gibt es nicht! In beiden Fällen aber bedürfen wir der Macht zur See, die nur eine starke, jedem Gegner gewachsene Flotte gewährt. Wir brauchen diese Macht, weil die anderen Großmächte, unsere Mitbewerber auf dem Weltmarkt und um die Weltmacht, sie bereits haben und noch ständig vermehren, und wir brauchen sie, weil ein neues Zeitalter des Merkantilismus mit Handelskriegen und Eroberungszügen angebrochen ist, in dem bei der Lösung der gewaltigen Zukunftsprobleme einer Erschließung und Beherrschung Asiens, Afrikas und Südamerikas die schwä-

cheren Konkurrenten von den Starken ohne Gnade und Barmherzigkeit an die Wand gedrückt oder hinausgeworfen werden, wie es Nordamerika mit dem durch Vernachlässigung seiner Flotte wehrlos gewordenen Spanien gethan hat. Ein warnendes Beispiel!

Unsere deutschen Arbeiter haben sonst ein scharfes Verständnis für die Bedeutung der Macht in wirtschaftlichen Kämpfen. Sie wissen aus eigener Erfahrung, daß nur der Starke und Entschlossene im Klassenkampfe seinen Platz zu behaupten und seine Lage zu verbessern vermag. Die Geschichte unserer Arbeiterbewegung zeigt Blatt für Blatt, wie sich diese Erkenntnis in Thaten umsetzt. Die sozialdemokratische Partei, der die deutschen Arbeiter zu Millionen folgen, strebt nach der politischen Macht; sie rüstet Tag und Nacht, sie füllt ihre Kassen, organisiert ihre Cadres für die Wahlen, agitiert in Wort und Schrift unermüdlich. Und die gewerkschaftliche Bewegung ist ebenfalls eine lange Kette von Kämpfen, in denen zumeist die Macht entscheidet. Die Arbeiterberufsvereine mit ihren Unterstützungskassen und ihrer Presse, die Ausstände und Sperren — was sind sie anders als die Verkörperung von Machtmitteln zur Entscheidung wirtschaftlicher Kämpfe um höhere Löhne, kürzere Arbeitszeit, bessere Arbeitsbedingungen, Anerkennung der Organisation und Durchsetzung der Gleichberechtigung? Wie wird in den Kreisen der „Zielbewußten" über Sentimentalität und Harmonieduselei gespottet! Wie rühmt man sich der eigenen Kraft, die alle Räder zum Stillstand bringen könne! Aber ist man denn so blind, so verblendet, daß man wähnt, im Konkurrenzkampfe der Völker würden die Aufgaben, die im sozialen Leben einer Nation als

Machtfragen behandelt werden, mit dem Rosenwasser freundlicher Ueberredung und sanfter Ermahnungen gelöst? Wenn schon der Kampf um den „Futteranteil" im eigenen Staat zwischen den Klassen nur vermittelst der Macht geführt werden kann, wie viel härter werden bei dem Kampfe um den „Futterplatz" in der Welt die Völker aufeinanderstoßen. Die Lobredner aber, die die Macht der Sozialdemokratie, des Proletariates und der Massen überschwenglich preisen, versagen hartnäckig die Mittel für Verstärkung von Heer und Flotte, die der Staat zur Erfüllung seiner Aufgaben in der Welt braucht. Macht ist des Staates Freiheit! Ohne Macht gerät ein Volk in Knechtschaft, sei es politische, sei es wirtschaftliche. Und damit hört für ein Volk auch aller Fortschritt der Kultur auf, es sinkt zum Helotentum herab. In der Aera der Weltpolitik aber soll das Deutsche Reich seinen Anteil an der Herrschaft haben — die Zeiten, wo wir Knechte der Menschheit waren, sind vorbei, und auch die deutschen Arbeiter werden sie nicht zurückwünschen.

VI. Sozialreform und Kultur.

Nun wird immer der Einwurf erhoben: Verstärke Deutschland seine Machtmittel zur See, gelange es in den Besitz einer großen Flotte, so werde damit eine Politik uferloser Abenteuer eröffnet, deren Bahnen schließlich ins Verderben führen müßten. Im Vorbeigehen haben wir schon oben die Thatsache gestreift, daß das Deutsche Reich sich während der letzten dreißig Jahre stets und unwandelbar als Hort des Friedens erwiesen habe. Dieser Frieden wäre aber sicherlich nicht so lange

unter den schwierigsten Verhältnissen erhalten worden, wenn nicht die feste Schutzmauer unseres Heeres jeden feindlichen Angriff auch für den mächtigsten Gegner als ein Wagnis hätte erscheinen lassen, das einer Gefährdung der eigenen Existenz gleichkommt. Der Analogieschluß, daß eine starke Seemacht Deutschland auch in den Stand setzen würde, seine Mission als Schirmherr des Friedens in der weiten Welt zu vollbringen, liegt nahe, und wir halten ihn für durchaus gerechtfertigt. Die Ereignisse dreier Jahrzehnte, die wahrlich nicht ohne Sturm und Wetter verlaufen sind, geben der deutschen Regierung ein Recht, alle Anwürfe und Unterstellungen einer Angriffs-, Beute- und Abenteuerpolitik von sich zu weisen. Die Motive zur Flottennovelle verdienen daher vollen Glauben, wenn sie sagen: „Für das heutige Deutsche Reich ist die Sicherung seiner wirtschaftlichen Entwickelung, im besonderen seines Welthandels, eine Lebensfrage. Zu diesem Zwecke braucht das Deutsche Reich nicht nur Frieden auf dem Lande, sondern auch Frieden auf der See — nicht aber Frieden um jeden Preis, sondern einen Frieden in Ehren, der seinen berechtigten Bedürfnissen Rechnung trägt."

Welcher Art und von welchem Umfang diese berechtigten Bedürfnisse sind, haben wir oben dargelegt. Niemand ist mit seinem ganzen Dasein mehr daran beteiligt als der deutsche Lohnarbeiter. Darum müßte eigentlich eine Weltpolitik, die ihre Machtmittel in den Dienst friedlicher Ausdehnung unserer wirtschaftlichen Sphäre, wachsamer Beschirmung der deutschen Interessen und unablässiger Verbreitung einer höheren Kultur stellt, in der deutschen Arbeiterwelt aus drei

Gründen unterstützt werden: Wirtschaftlich kommen ihre Ergebnisse und Vorteile außer dem Kapitalismus und dem Unternehmertum in allererster Linie der Arbeiterschaft zu gute; dauernde Beschäftigung, höhere Löhne, bessere Lebenshaltung, gesteigerte Leistungsfähigkeit sind die Folgen, die sich jetzt schon merklich machen — eine Unterbrechung dieser Entwickelung würde für die Massen am verhängnisvollsten sein. Sozial bedeuten wirtschaftliche Errungenschaften der Arbeiterklasse stets eine Verstärkung ihres Einflusses im Leben von Volk und Staat; aus den Armen und Elenden, die unter bitterer Not schmachten, steigen die Starken empor, die ihr gleiches Maß von Rechten neben den Pflichten fordern und durchsetzen. Und es entspricht endlich dem Charakter der deutschen Arbeiterbewegung, die nach sittlicher Veredelung und geistiger Hebung verlangt, daß eine friedliche Weltpolitik zugleich die mächtigste Förderung der Weltkultur bedeutet. Gewiß, unter diesem Deckmantel haben von je auch Greuel und Verbrechen gewohnt, aber schließlich hat der edle Kern der Zivilisation doch immer seine Kraft bewährt, und wir Deutsche insbesondere wollen uns den Glauben nicht nehmen lassen, daß unsere große Kulturmission noch erhabene Aufgaben zu erfüllen hat.

Es fehlt nicht an Anzeichen, daß die Erkenntnis von dem Nutzen einer Weltpolitik auch in den Arbeitermassen aufzudämmern beginnt. Aber das tiefgewurzelte Mißtrauen und der ungemilderte Klassengegensatz führt trotzdem unsere deutschen Arbeiter, soweit sie der Fahne der Sozialdemokratie folgen, immer wieder zu dem starren Protest: Dieser Regierung, dieser Gesellschaft müssen wir die Mittel für die Weltpolitik rundweg

versagen, weil sie die Arbeiterbewegung nicht zu ihrem Rechte kommen läßt, sondern sie drückt und bedrückt, wo sie kann! Selbst wenn man zugibt, daß dies richtig, so ist die Negation verkehrt, denn die Arbeiter schaden sich selbst, wenn sie eine ihren Interessen förderliche Politik, mag sie außerdem auch anderen Klassen Vorteil bringen, zu hindern suchen. Aber verstehen können wir diese Abneigung wohl, und wir bekennen uns zu der Ueberzeugung, daß der Staat in seinem eigensten Interesse alles aufbieten muß, dies Mißtrauen zu besiegen. Hier tritt die groß'e Aufgabe der Sozialreform hervor, ihre versöhnende und nationale Mission nicht minder als die Pflicht des Staates, die höchst mögliche Leistungsfähigkeit aller Glieder seiner Bevölkerung zu erstreben. Will Deutschland mit Erfolg Weltpolitik treiben, so genügen die äußeren Machtmittel allein nicht, es muß auch eine nie versiegende Quelle innerer Kraft und Gesundheit vorhanden sein. Während die übrigen Weltmächte schon durch ihr ungeheures Gebiet, dessen territoriale Ausdehnung durch alle Zonen die wirtschaftliche Abschließung ermöglicht, eine natürliche Präponderanz haben, kann das Deutsche Reich mit seinem kleinen Flächenraum seine Stellung in der Welt nur behaupten, wenn es an Intensität der Arbeit und der Kraft seines Volkes im Wettbewerbe obsiegt. Aus dem Jungbrunnen der Massen aber fließen die frischen Säfte, die eine Nation stark machen und „je kräftiger und leistungsfähiger die unteren Klassen sind, um so höher die Gesamtleistungen, das Gesamtniveau eines Volkes!“

Die gewaltige Aufwärtsbewegung der Massen, von der die Satten und Aengstlichen nur die mit jedem Sturm und Drang verbundenen Auswüchse erblicken, während sie sich dem unbefangenen Urteil als eine der größten Kulturthaten darstellt, muß durch die Sozialpolitik des Reiches in den Dienst der großen Aufgaben der Nation geführt werden. In diesem Sinne verhieß die Kaiserbotschaft vom 17. November 1881 dem Vaterlande neue und dauernde Bürgschaften seines inneren Friedens und den Hilfsbedürftigen größere Sicherheit und Ergiebigkeit des Beistandes, auf den sie Anspruch haben, durch das Reformwerk zu schaffen. Auf die Linderung vorhandener wirtschaftlicher Bedrängnisse nach Kräften hinzuwirken, erklärt die Thronrede vom 22. November 1888 für eine Aufgabe der Staatsgewalt. Um einen bedeutsamen Fortschritt in der friedlichen Entwickelung der Arbeiterverhältnisse herbeizuführen, kündigten die kaiserlichen Erlasse vom 4. Februar 1890 Reformen an, die die Erhaltung der Gesundheit, die Gebote der Sittlichkeit, die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Arbeiter und ihren Anspruch auf gesetzliche Gleichberechtigung wahren sollten. Und am 5. Dezember 1894 erklärte die Thronrede als die vornehmste Aufgabe des Staates, die schwächeren Klassen der Gesellschaft zu schützen und ihnen zu einer höheren wirtschaftlichen und sittlichen Entwickelung zu verhelfen. Der Einwand, daß durch ein solches Eingreifen des Staates die Konkurrenzfähigkeit Deutschlands auf dem Weltmarkte geschwächt, indem durch höhere Löhne und kürzere Arbeitszeit die Produktion verteuert würde, wird durch zwei Thatsachen widerlegt: Im internationalen Wettbewerb stehen die Völker an

erster Spitze, die eine Arbeiterschaft mit hochstehender Lebenshaltung haben. Und Deutschlands phänomenaler Aufschwung im Gewerbe und Handel fällt gerade in die Jahre kurz nach Einführung der Arbeiterversicherung und der Verstärkung des Arbeiterschutzes. Die Lasten, die der Industrie daraus erwachsen sind, hat sie mehr als wett gemacht durch die Erhöhung der Arbeitsintensität.

Die Sozialreform treibt zum wirtschaftlichen Fortschritt und dieser erfordert die Sozialreform. Die Ausbildung einer immer feineren, immer verwickelteren Technik setzt eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Arbeiters voraus, der gesund, kräftig, gut genährt, frei von drückenden Sorgen sein muß, um seine Aufgabe zu erfüllen; was die Maschine seiner Hand an Kraftleistung erspart, müssen Hirn und Nerven durch gesteigerte Anstrengung ersetzen. Und je höher die Lebenshaltung der Massen ist, um so größer der Verbrauch, um so vielfältiger der Bedarf an Sachgütern, um so mehr auch Arbeit und Absatz für Industrie, Landwirtschaft und Handel. So treiben wirtschaftlicher Fortschritt und soziale Reform sich gegenseitig vorwärts wie zwei ineinander greifende Zahnräder. Und darum erheischt eine erfolgreiche Weltpolitik und Weltmachtpolitik als unerläßliches Korrelat auch eine kräftige Fortführung der Sozialpolitik in Deutschland. Viel ist auf diesem Gebiete in den letzten zwanzig Jahren geschehen, aber die wohlthätigen Wirkungen sind durch die immer erneuten Versuche einer Repression der Arbeiterbewegung

zum mindesten ebenso geschädigt worden als durch die staatsfeindliche Agitation der Sozialdemokratie. Soll diese gebrochen werden, so ist vor allem das Kaiserwort zur That und Wahrheit zu machen: Die Arbeiter müssen die Ueberzeugung bekommen, daß sie ein gleichberechtigter Stand sind! Die Gleichberechtigung nicht nur vor dem Gesetz, sondern auch ihre Anerkennung und Durchführung in der Verwaltung, im bürgerlichen Leben, im Klassenkampfe! Ohne diese Grundbedingung wird die Sozialreform stets ihrer schönsten Früchte beraubt bleiben. Und der erste und wirksamste Schritt zu ihrer Erfüllung ist die thatsächliche Verwirklichung des Koalitionsrechtes, das für die Arbeiter heute vielfach noch auf dem Papiere steht, während die Unternehmer es unbeschränkt gebrauchen können, wann, wie und wo es ihnen beliebt.

Die Sicherung und Erweiterung des Arbeiterkoalitionsrechtes ist eine Forderung nicht nur der Gerechtigkeit, sondern auch der Zweckmäßigkeit, die erfüllt werden muß, auch wenn zunächst die Möglichkeit einer Verstärkung der Klassenkämpfe bestehen sollte. Denn die Arbeiter müssen die Arme frei rühren können, um sich bei steigender Konjunktur einen Fortschritt ihrer Lebenshaltung zu erkämpfen und in schweren Zeiten sich vor einer Verkümmerung zu bewahren. Um den Kämpfen, in denen sich jede Kulturentwickelung vollzieht, die sachlich unbegründete Schärfe zu nehmen, sind überdies starke Organisationen das beste Mittel. Arbeitsausschüsse, Tarifgemeinschaften, Einigungsämter, Gewerbegerichte, Arbeitsnachweise sind weitere Werkzeuge des sozialen Friedens. Die Förderung des Genossenschaftswesens

wird in immer weiteren Arbeiterkreisen als notwendig erkannt. Auf allen diesen Gebieten können Reich, Staat, Gemeinde noch unendlich viel thun. Ebensolch große Aufgaben erwachsen ihnen in der Wohnungsfrage und im Bildungswesen, in der Bekämpfung der Volkskrankheiten und in der öffentlichen Gesundheitspflege. Die Sozialversicherung ist auszubauen und zu erweitern; noch stehen umfangreiche Berufskreise ganz außerhalb ihres Bereiches, die Rechte der Versicherten können besser gewahrt, ihr Anspruch auf Teilnahme an der Verwaltung mehr erfüllt werden. Die Witwen- und Waisenversorgung ist eine unerläßliche Ergänzung der Kranken-, Unfall- und Invalidenfürsorge. Und die Versicherung gegen Arbeitslosigkeit muß die Spitze des ganzen Aufbaues werden. Fast unabsehbar ist das Gebiet des Arbeiterschutzes. Die junge und die künftige Generation, Kinder, Jugendliche, Frauen, bedürfen bei steigender Intensität der Arbeit einer Verschärfung des Schutzes. In zahlreichen Gewerben, die mit ernsten Gefahren für Leben, Gesundheit und Sittlichkeit verbunden sind, arbeiten Tausende und Tausende noch unter unzulänglichen Sicherheitsmaßnahmen, der Ausbeutung durch übermäßige Arbeitszeit und ungeeignete Beschäftigung verfallen gerade die Schwächsten und Aermsten, im Kleingewerbe und in der Hausindustrie, auf die sich die Gewerbeaufsicht und die Schutzgesetzgebung nicht erstrecken, sind die Zustände meist viel schlimmer als in der Großindustrie. Endlich sollte auch in unserer Zoll- und Steuergesetzgebung der soziale Gesichtspunkt viel schärfer beachtet werden, als es jetzt geschieht: die Lasten sind noch lange nicht entsprechend der Tragfähigkeit

verteilt. Und gerade die Flottennovelle gibt Anlaß, die Kosten der Marine in erster Linie den leistungsfähigen Schultern aufzuerlegen.

Es kann in dieser Skizze nicht unsere Aufgabe sein, ein vollständiges Programm der Sozialreform aufzustellen und zu begründen; wir dürfen uns mit diesen paar Andeutungen begnügen. Erhellt doch schon aus ihnen, welche großen und schwierigen Aufgaben noch ihrer Erfüllung harren. Und diese liegt im eigensten Nutzen des Staates: — Für die Erhaltung und Förderung seiner Unabhängigkeit und Macht bedarf er ein gesundes und kräftiges Geschlecht, zur Befriedigung seiner Finanzbedürfnisse müssen die Massen konsum- und steuerfähig sein, ohne ein gewisses Maß von Kenntnissen und Bildung für alle ist heutzutage ein Kulturstaat gar nicht mehr denkbar. Das unter Preußens Führung erkämpfte Deutsche Reich hat in der allgemeinen Wehrpflicht, in dem allgemeinen Schulzwang und im allgemeinen Wahlrecht starke Fundamente seines Daseins. Neben sie muß sich die Sozialreform, die staatliche Fürsorge für die Massen stellen, damit der Bau fest und wohnlich bleibe.

VII. Schlußwort.

Weltpolitik und Sozialpolitik sind die beiden Pole, an denen sich ein und dieselbe Kraft manifestiert. Dem nationalen Drang nach außen muß der soziale Fortschritt im Innern entsprechen. Die wirtschaftliche Expansion

Deutschlands in der weiten Welt wird begleitet von einem ökonomischen Aufschwung des deutschen Volkslebens. Die Stellung des Reiches unter den Weltmächten ist ohne innere Gesundheit und Kraft nicht zu erhalten. Wir verzetteln nicht mehr wie früher unsere Volksgenossen nach Millionen und unsere Geisteskräfte zum Besten anderer Länder, sondern wir wollen unsere Mission für die Menschheit zugleich durch Hebung unserer nationalen Kultur erfüllen. Wie kein Staat ohne die Macht leben und gedeihen kann, so siecht er auch dahin, wenn die soziale Reform nicht die körperlichen, sittlichen und geistigen Kräfte der breiten Massen frisch erhält und stärkt. Das Deutsche Reich muß im 20. Jahrhundert Weltpolitik treiben, wenn es seinen Platz an der Sonne haben will, und es muß die Sozialpolitik fortführen, wenn dem äußeren Glanze auch die innere Kraft den Bestand geben soll. So erwachsen dem Deutschen Reiche große Lebensaufgaben, die der nationalen Begeisterung und der sittlichen Anspannung ein weites, thatenreiches Feld bieten. Ohne Ideale aber kann eine Nation nicht leben. Einigkeit, Wohlfahrt, Macht und Kultur — auf den Bahnen der Weltpolitik und der Sozialreform locken sie als hehre Ziele!

Deutschland und der Weltmarkt.

Von

Dr. Paul Voigt,

weiland Privatdozent a. d. Universität Berlin.

Vorwort.

Die vorliegende Arbeit ist bereits vor mehr als zwei Jahren im Zusammenhang mit der Flotten-vorlage von 1897 entstanden und zuerst in den „Preußischen Jahrbüchern“ Bd. 91 (Februar-heft 1898) sowie gleichzeitig in einer Sonderausgabe erschienen. Da die Sonderausgabe längst vergriffen ist, so habe ich mich jetzt zu einer neuen Ausgabe ent-schlossen, die hoffentlich wie die erste an ihrem beschei-denen Teile dazu beitragen wird, die Erkenntnis der Notwendigkeit einer starken deutschen Kriegsflotte zu ver-breiten.

Die Arbeit hat in ihrer jetzigen Fassung nament-lich in den Abschnitten II, III und VI ziemlich erheb-liche Aenderungen erfahren; durchweg ist das statistische Material so weit als möglich fortgeführt und mit den früher mitgeteilten Daten in Vergleich gesetzt worden; einzelne Partien sind neu hinzugekommen, andere genauer

präzisiert worden, um irrtümlichen Auffassungen meiner wirtschaftspolitischen Anschauungen zu begegnen. Im Schlußabschnitt (VII) habe ich mich sehr kurz gefaßt, da die hier vertretenen Anschauungen im wesentlichen mit den Ideen übereinstimmen, die von Prof. Schmoller und Sering in den in dieser Serie enthaltenen Vorträgen entwickelt worden sind.

Berlin, März 1900.

Dr. Paul Voigt.

I.

Die sich an das Flottengesetz von 1898 und an die jetzige Novelle anknüpfenden Erörterungen haben die öffentliche Aufmerksamkeit wieder auf die internationale Handelspolitik gelenkt, die seit längerer Zeit vor den brennenden Fragen der Sozialreform und der Agrarpolitik in den Hintergrund getreten war. Wie notwendig eine Klärung der Ansichten über die fundamentalen Probleme der internationalen Wirtschaftsbeziehungen ist, hat sich schon bei dem heftigen Streit über die Frage, ob Deutschland als Industriestaat bezeichnet werden dürfe oder nicht, recht deutlich gezeigt. Die verschiedene Beantwortung, welche diese Frage gefunden hat, beweist, daß über den vollen Umfang unserer wirtschaftlichen Abhängigkeit vom Auslande, über die thatsächliche Bedeutung unserer Verflechtung in die Weltwirtschaft, keine Klarheit herrscht. Nicht zum mindesten aus diesem Grunde gehen die Ansichten über die treibenden Kräfte der ganzen Entwickelung und über die in Zukunft einzuschlagende Wirtschaftspolitik so erheblich auseinander, hat es vor allem auch so lange gedauert, bis sich die Ueberzeugung von der Notwendigkeit einer starken deutschen Kriegsflotte Bahn gebrochen hat.

Eine genaue Definition des Begriffes „Industrie-

staat" ist bisher meines Wissens von keiner Seite aufgestellt worden. Doch glaube ich auf keinen Widerspruch zu stoßen, wenn ich unter Industriestaat einen Staat verstehe, dessen landwirtschaftliche Produktion in einem so großen Mißverhältnis zu dem Bedarf der industriellen Bevölkerung steht, daß die Einfuhr von Lebensmitteln und Rohstoffen nicht mehr bloß ergänzend neben die heimische Urproduktion tritt, sondern einen wesentlichen, absolut unentbehrlichen Bestandteil der Volksernährung und Fabrikation bildet. Zum Begriff des Industriestaates gehört ferner, daß das Defizit an Lebensmitteln und Rohstoffen in der Hauptsache durch Ausfuhr von Industrieprodukten und durch die Zinsbezüge der im Auslande angelegten Kapitalien gedeckt wird.

Die Frage, ob und inwieweit Deutschland in diesem Sinne ein Industriestaat genannt werden kann, läßt sich nur durch eine genauere Untersuchung der Grundlagen unserer ganzen Produktion beantworten. Ueberblicken wir zu diesem Zweck zunächst einmal die Bahn, welche die deutsche Volkswirtschaft im Laufe dieses Jahrhunderts zurückgelegt hat.

Das fridericianische Preußen war mit etwa 75 % landwirtschaftlicher Bevölkerung unzweifelhaft ein reiner Agrarstaat, dessen Hauptmerkmale die arme Landbevölkerung und das kümmerliche, für den lokalen Bedarf arbeitende Handwerk bildeten. Die Exportindustrie steckte in den meisten Provinzen noch in ihren ersten Anfängen, nur in Schlesien war sie schon ziemlich stark entwickelt. Hier wie in den übrigen Provinzen war es im wesentlichen die Textilindustrie, namentlich die Fabri-

kation von leinenen und wollenen Waren, die ihre Produkte in relativ bedeutendem Umfange im Auslande absetzte. Im ganzen führte Preußen 1781 für etwa 12½ Millionen Thaler Fabrikate aus, von denen mehr als 6 Millionen Thaler auf die Leinenindustrie, mehr als 3 Millionen auf die Wollenindustrie entfielen [1]). Die Hauptabsatzgebiete waren Polen und Rußland, die übrigen deutschen Staaten und daneben auch England und Holland, die vor dem Aufkommen der englischen Leinenindustrie viel schlesische Leinwand konsumierten und in ihren Kolonien absetzten. Bei der Armut der preußischen Bevölkerung war am Ende des vorigen Jahrhunderts der Bedarf und die Einfuhr von Kolonialprodukten, von Zucker, Kaffee, Thee ꝛc. verhältnismäßig noch sehr gering. Was Preußen hiervon, hauptsächlich durch englische und holländische Vermittelung, bezog, bezahlte es ebenso wie die englischen und französischen Industrieprodukte, deren es noch in beträchtlichem Umfange bedurfte, nur zum kleinsten Teil direkt durch seine eigene Fabrikatenausfuhr; hauptsächlich gab es dafür Getreide und Holz, auch Hanf und Leinsaat hin. Diese Agrarprodukte wurden teils von den preußischen Ostseeprovinzen und von Brandenburg, teils im Austausch gegen preußische Industrieprodukte von Polen und Ruß-

---

[1]) Außerdem wurden ausgeführt: Seidenwaren 1,14 Millionen, Baumwollwaren 410000 Thaler, sonstige Fabrikate, hauptsächlich von Stahl und Eisen 1,6 Millionen Thaler. Von der Gesamtausfuhr entfielen 56% (7 Millionen Thaler) auf Schlesien, das am Export von Leinenwaren mit 5200000 Thaler und von Wollenwaren mit 1344000 Thaler beteiligt war. (Vgl. Viebahn, Zollvereinsstatistik.)

land geliefert und in sehr bedeutendem Maße über Königsberg, Danzig, Memel, Elbing und Stettin nach England ausgeführt.

Wie günstig sich die preußische Industrie bereits am Ende des vorigen Jahrhunderts entwickelte, zeigt die Thatsache, daß der Wert der im Auslande abgesetzten Fabrikate bis 1793 auf 15¼ Millionen Thaler gestiegen war. Schlesien war an dieser Ausfuhr gerade zur Hälfte (mit 7,63 Millionen Thaler) beteiligt. Der Wert der im Inlande vertriebenen Fabrikate wird für 1793 auf 21,8 Millionen Thaler angegeben, von denen 5,7 Millionen Thaler auf Schlesien entfielen; der Wert der Produktion des für lokalen Bedarf arbeitenden Handwerks ist in diesen Zahlen natürlich nicht enthalten.

Die napoleonischen Kriegsjahre brachten schwere Nachteile über die deutsche Volkswirtschaft, wenn auch die Kontinentalsperre auf die Entwickelung einer eigenen deutschen Industrie nicht ungünstig einwirkte. Die Gründung des Zollvereins, vor allem aber die technische Umwälzung im Verkehrswesen und in der Produktion führten in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts zur stärkeren Entwickelung der deutschen Industrie. Deutschland entschloß sich, um Lists bekanntes Bild zu gebrauchen, nicht mehr allein mit einem, dem landwirtschaftlichen Arme thätig zu sein, sondern sich auch einen industriellen Arm wachsen zu lassen. Mit der Vermehrung der Bevölkerung und der Entwickelung der Industrie wuchs naturgemäß der Bedarf an Kolonialprodukten und fremden Rohstoffen, wurde der für die Ausfuhr verfügbare Ueberschuß von Produkten der heimischen Landwirtschaft relativ geringer, wenn auch die steigende Intensität des

landwirtschaftlichen Betriebes absolut höhere Erträge lieferte. Damit wurde aber auch die Ausfuhr von Fabrikaten und die Ausdehnung der Exportindustrie immer notwendiger, da man ja die eingeführten kolonialen Lebensmittel und Rohstoffe auch bezahlen mußte. Immerhin bildete die Ausfuhr von Holz und Getreide noch einen wesentlichen Bestandteil der Gesamtausfuhr, unter der im übrigen die Textilindustrie wie früher am weitaus wichtigsten war.

Wie sehr aber trotz der ständigen Zunahme des Exports und Imports die deutsche Volkswirtschaft in der ersten Hälfte des Jahrhunderts noch auf der festen Basis der eigenen Landwirtschaft ruhte, lehrt ein Blick in die Handelsstatistiken des Zollvereins. Sehen wir uns einmal die Statistik der Einfuhr und Ausfuhr für 1849 näher an. Dieses Jahr sei gewählt, weil es äußerlich und innerlich einen Wendepunkt in der deutschen Wirtschaftsgeschichte darstellt. Denn bis zu Ende der vierziger Jahre ist der Fortschritt der deutschen Volkswirtschaft ein langsamer und gemächlicher, während er mit dem Beginn der fünfziger Jahre das fieberhafte Tempo annimmt, das für die zweite Hälfte dieses Jahrhunderts so charakteristisch ist.

Das zollvereinte Deutschland hatte damals ungefähr 30 Millionen Einwohner, von denen etwa drei Viertel auf die Landbevölkerung und jedenfalls noch etwa zwei Drittel auf die Landwirthschaft treibende Bevölkerung entfielen. Der Bedarf an ausländischen Waren war relativ gering. Wenn wir uns von ihm eine richtige Vorstellung machen wollen, so dürfen wir nicht einfach die Zahlen der Einfuhr und Ausfuhr einander gegen-

überstellen, sondern wir müssen wie Dieterici [1]) bei den einzelnen Waren den Einfuhr- oder Ausfuhrüberschuß angeben. Das westliche Zollvereinsgebiet hatte nämlich schon eine nicht unbeträchtliche Einfuhr von landwirtschaftlichen Produkten, die es wegen der großen Entfernung und der mangelhaften Entwickelung der Verkehrsverhältnisse nicht aus dem östlichen Deutschland, sondern zum größten Teil aus den nicht zum Zollverein gehörigen nordwestdeutschen Staaten (Oldenburg, Hannover, Schleswig-Holstein) bezog, während Ostdeutschland seinen großen Ueberschuß von landwirtschaftlichen Erzeugnissen wie im 18. Jahrhundert im Wege des billigen Seetransports nach England vertrieb. Das thatsächliche Defizit oder die wirkliche Mehrproduktion des ganzen Zollvereinsgebiets tritt also nur durch die Angabe des Einfuhr- oder Ausfuhrüberschusses der einzelnen Waren und der Summe dieser Ueberschüsse hervor.

Die Summe der Einfuhrüberschüsse stellte sich für 1849 auf 114 Millionen Thaler; sie war also bedeutend geringer als heute allein der Ertrag der Reichszölle, die 1897 472 Millionen Mark einbrachten. Der wirkliche Fehlbetrag der Volkswirtschaft des Zollvereins belief sich nur auf 11 Mark für den Kopf der Bevölkerung.

Eingeführt wurden in der Hauptsache solche Nahrungsmittel und industriellen Rohstoffe, welche die deutsche Landwirtschaft schon aus klimatischen Gründen nicht zu erzeugen vermochte. Am weitaus größten war der

---

[1]) Dieterici, Statistische Uebersicht der wichtigsten Gegenstände des Verkehrs und Verbrauchs im deutschen Zollverein (1849—1853).

Bedarf an Kaffee (18,6 Millionen Thaler) und Kolonialzucker (10,2 Millionen Thaler), während von Thee, Kakao, Reis, Südfrüchten, Gewürzen, Wein und Tabak ꝛc. nur geringe Quantitäten importiert wurden. Im ganzen gab Deutschland für koloniale Lebensmittel aller Art noch nicht 40 Millionen Thaler aus. Der Bedarf an Kaffee allein belief sich auf den sechsten Teil, der Bedarf an kolonialen Lebensmitteln überhaupt auf den dritten Teil des ganzen Einfuhrüberschusses. — Auf die Einfuhr von Rohstoffen (und Halbfabrikaten), welche im Inlande nicht erzeugt wurden, war unbedingt nur die Baumwollen- und Seidenindustrie angewiesen, welche für 18,4 Millionen Thaler rohe Baumwolle und Baumwollengarn und für 11,7 Millionen Thaler Seide einführte. Außerdem wurden noch für die chemische Industrie Indigo, Drogen und Apothekerwaren (zusammen 8,9 Millionen), ferner Thran und Oele (etwa 7,8 Millionen), und für die Holzindustrie eine kleine Quantität außereuropäischer Tischlerhölzer (0,2 Millionen Thaler) importiert. Im ganzen betrug diese Einfuhr industrieller Rohstoffe und Halbfabrikate annähernd 50 Millionen Thaler.

Die deutsche Industrie beherrschte damals den inneren Markt fast vollständig; nur die hochentwickelte englische Spinnerei vermochte kleinere Quantitäten von Wollen- und Leinengarn einzuführen. Die Urproduktion des Bergbaues erfuhr durch eine ebenfalls geringe Einfuhr von Eisenerzen, Roheisen und Kupfer eine Ergänzung. Nur 10 Millionen Thaler flossen für alle diese Artikel ins Ausland.

Die Landwirtschaft wies nur in der Viehzucht ein

größeres und im Handelsgewächsbau ein kaum erwähnenswertes Defizit auf. Hauptsächlich waren es Häute und Felle, die im Betrage von 6 Millionen Thaler für die Lederindustrie aus dem Zollvereinsauslande eingeführt werden mußten; von ihnen entfiel aber ein nicht unbeträchtlicher Teil auf Pelztiere, welche überhaupt der deutschen Fauna nicht angehören. Doch auch für lebendes Vieh, Butter, Käse und Talg verzeichnet die Statistik einen Einfuhrüberschuß von etwa 4 Millionen Thaler. Der gesamte landwirtschaftliche Fehlbetrag stellte sich auf 12—13 Millionen Thaler; er wurde aber durch einen doppelt so großen Ausfuhrüberschuß bei Getreide und Holz von der Landwirtschaft selbst in überreichem Maße gedeckt. Vor allem aber darf man bei einem Vergleich mit der Gegenwart nicht vergessen, daß das Defizit an Vieh und tierischen Nebenprodukten zumeist aus den nordwestdeutschen, 1849 noch nicht zum Zollverein gehörigen Gebieten gedeckt wurde, die überdies noch einen sehr bedeutenden Export von Vieh, Fleisch, Butter und Käse nach England hatten. Die Landwirtschaft im ganzen Gebiete des heutigen Deutschen Reichs hatte 1849 sowohl im Ackerbau wie in der Viehzucht recht beträchtliche Ueberschüsse zu verzeichnen.

Von dem gesamten Einfuhrüberschusse entfielen demnach vier Fünftel auf Produkte, die in Deutschland aus natürlichen Gründen nicht erzeugt werden; nur ein Fünftel wurde im Wettbewerb mit der eigenen Industrie und Landwirtschaft des Zollvereins eingeführt.

Die Summe der Ausfuhrüberschüsse betrug 118,3 Millionen Thaler und von ihnen entfiel die Hälfte auf

die Textilindustrie (Baumwollenwaren 14,3 Millionen, Wollenwaren 17,6, Leinwand 10,8, seidene und halbseidene 16,9). Die Mehrausfuhr von Getreide, Hülsenfrüchten und Mühlenfabrikaten betrug 21,1 Millionen, von denen mehr als zwei Drittel (14,3 Millionen) auf die Weizenausfuhr kamen. Der Roggenüberschuß belief sich nur auf 1,4 Millionen Thaler und verwandelte sich schon 1852 in einen dauernden Fehlbetrag. An unbearbeitetem Holze wurden 2,3, an Holzwaren 3,7 Millionen ausgeführt. Sehr bedeutend war die Ausfuhr von Kurzwaren, von denen 15,6 Millionen Thaler im Auslande abgesetzt wurden. Die genannten Waren repräsentieren mehr als 80% der ganzen Ausfuhr. Der Rest verteilte sich über die verschiedenen anderen Industrien, unter denen die Metallindustrie in erster Reihe stand.

Unleugbar stand die deutsche Volkswirtschaft um die Mitte des Jahrhunderts noch fest auf ihren eigenen Füßen. Die Landwirtschaft erzeugte noch alle wirklich unentbehrlichen Lebensmittel, sicherlich wohl noch 95% des gesamten Nahrungsbedarfs; vom Auslande bezog man nur einen kleinen Bruchteil der Nahrungsmittel, und überdies meist Kolonialwaren, die im wesentlichen bloße Genußmittel darstellten und schlimmstenfalls auch hätten entbehrt werden können. Außerdem aber lieferte die heimische Land- und Forstwirtschaft (sowie der Bergbau) noch den weitaus größten Teil der zur industriellen Fabrikation erforderlichen Rohstoffe. — Die bedeutendste deutsche Industrie, die Textilindustrie, war nur in der Baumwollen- und Seidenfabrikation, also wohl nur zur kleineren Hälfte, in ihrer Rohstoffbeschaffung absolut

vom Auslande abhängig; die Wollen- und Leinwandfabrikation ruhte dagegen noch fast ganz auf der deutschen Schafzucht und dem deutschen Flachsbau. Die übrigen deutschen Industrien aber, die Industrie der Steine und Erden, der Metallverarbeitung, der Maschinen und Instrumente, der Papierfabrikation, der Nahrungs- und Genußmittel, der Holz- und Schnitzstoffe, die chemische Industrie, die Lederfabrikation und die Baugewerbe hatten nur zum sehr geringen Teile den Bezug ausländischer Rohstoffe notwendig oder basierten noch vollständig auf der heimischen Urproduktion. Die deutsche Volkswirtschaft bot das schöne Bild harmonischer Entwickelung und ebenmäßiger Gliederung in allen ihren Teilen; sie war ein Bau, der auf sicheren Fundamenten ruhte.

II.

Die fünfziger und noch mehr die sechziger Jahre waren für Deutschland die Zeit eines ununterbrochenen glänzenden volkswirtschaftlichen Aufschwungs. Der Außenhandel des Deutschen Zollvereins, der bei seiner Gründung 1834 etwa 3/4, 1840 etwa 1 Milliarde Mark betragen und sich bis 1850 auf etwa 1,4 Milliarden erhöht hatte, stieg bis 1860 auf 2,5 und bis 1870 auf 4,3 Milliarden. Da die Grenzen des Zollvereins aber beständig erweitert wurden, so sind diese Zahlen weder untereinander noch etwa gar mit den Daten der gegenwärtigen deutschen Handelsstatistik vergleichbar.

Die Bevölkerung innerhalb der Grenzen des jetzigen Deutschen Reichs war von 1816—1840 von 24,8 auf 32,8 und bis 1850 auf 35,4 Millionen gestiegen; 1860 wurden 37,7, 1870 40,8 Millionen ge-

zählt. Nach der Gründung des Deutschen Reichs nahm die Volksvermehrung ein wesentlich schnelleres Tempo an; 1880 hatte Deutschland bereits 45,2, 1890 49,4 und 1895 52,3 Millionen Einwohner; für Mitte 1899 stellt sich die berechnete Bevölkerung auf 55,1 Millionen.

Mit diesem Anwachsen der Bevölkerung ging eine große Zunahme des deutschen Außenhandels Hand in Hand, dessen Entwickelung sich im wesentlichen in drei Stadien vollzogen hat. In der Freihandelsära von 1872—1879 stellte sich der Außenhandel im Jahresdurchschnitt auf 6,4 Milliarden Mark, von denen 3,8 auf die Einfuhr, 2,6 auf die Ausfuhr entfielen; die Zahlen des Exports waren jedoch infolge mangelhafter Anschreibung im allgemeinen um etwa 20 % zu niedrig. Selbst wenn man sie aber entsprechend korrigiert, ergibt sich für diese Zeit ein erheblicher Ueberschuß der Einfuhr über die Ausfuhr, der unter der Einwirkung der Zahlung der französischen Kriegsentschädigung seinen höchsten Stand im Jahre 1873 erreicht, wo einer Einfuhr von 4,3 eine Ausfuhr von nur 2,5 Milliarden Mark gegenüber stand.

Mit dem Uebergang zum Schutzzoll im Jahre 1879, mit dem zugleich eine Verbesserung der Handelsstatistik verbunden war, ging der ganze Außenhandel, namentlich aber die Einfuhr, zurück; 1880 stellte sich die Einfuhr auf 2,86, die Ausfuhr auf 2,95 Milliarden Mark. Auch in der Folgezeit, von 1880—1888, hielten sich Einfuhr und Ausfuhr bei einem gesamten Außenhandel von durchschnittlich 6,3 Milliarden Mark jährlich annähernd das Gleichgewicht.

1888 fand mit der Einverleibung der bisheri-

gen hanseatischen Zollausschlüsse (Hamburg, Altona, Bremen rc.) eine beträchtliche Vergrößerung des Zollgebiets statt, was sich von 1889 an in einer erheblichen Zunahme der Einfuhr ausprägte, während die Ausfuhr nur unwesentliche Veränderungen erfuhr. Erst von 1889 an haben wir innerlich vergleichbare handelsstatistische Zahlen, die sich auch zugleich auf das ganze Deutsche Reich (einschließlich Luxemburgs) beziehen [1]. 1889 belief sich die Einfuhr auf 4,09, die Ausfuhr auf 3,26, der ganze Außenhandel auf 7,34 Milliarden Mark; und auch in den folgenden Jahren bis 1894 ging er im großen und ganzen darüber nicht wesentlich hinaus. Erst vom Jahre 1894 an ist er schnell und ununterbrochen gestiegen, bis er im abgelaufenen Jahre (1899) mit annähernd 10 Milliarden seinen bisher höchsten Stand erreicht hat.

Im einzelnen gestaltete sich die Entwickelung in den letzten Jahren folgendermaßen:

	Einfuhr	Ausfuhr	Summe
	in Millionen Mark		
1894	4285,5	3051,5	7337,0
1895	4246,1	3424,1	7670,2
1896	4558,0	3753,8	8311,8
1897	4864,6	3786,2	8650,8
1898	5439,7	4010,6	9450,3
1899	5495,9	4151,7	9647,6

[1]) Ausgeschlossen sind jetzt nur noch die Freihafengebiete von Hamburg, Bremen rc. und einige kleinere süddeutsche Grenzdistrikte.

Die Zahlen von 1899 beruhen großenteils noch auf den Wertsätzen des Vorjahres und werden bei endgültiger Feststellung unzweifelhaft nicht unwesentlich erhöht werden.

Eine derartige Steigerung, wie sie sich in den letzten Jahren vollzogen hat, steht ohne Beispiel in der deutschen Handelsgeschichte da. Von 1894—1898 hat sich der deutsche Handel um 29 %, bis 1899 um annähernd 33 % erhöht; vergleicht man den gegenwärtigen Handel mit dem von 1880, so findet man bis 1898 eine Zunahme von 62, bis 1899 von mehr als 66 %. Selbst unter Berücksichtigung der durch die Einverleibung der Zollausschlüsse hervorgerufenen Erhöhung der Handelszahlen würde sich bis 1899 eine Steigerung von beinahe 60 % ergeben, da dann einem Handel von etwas mehr als 6 Milliarden (1880) ein Handel von annähernd 10 Milliarden (1899) gegenüber stünde.

Noch wesentlich größer als die Werterhöhung ist die Steigerung des Volumens der Handelsumsätze; den 30,6 Millionen Tonnen des Außenhandels von 1880 standen 1889 44,9, 1894 54,9, 1898 72,8 und 1899 75,1 Millionen Tonnen gegenüber.

Die angegebenen Zahlen umfassen nur den sogenannten Spezialhandel, d. h. nur den Handel mit Waren, die in den freien Verkehr eingeführt und aus dem freien Verkehr ausgeführt, also thatsächlich im wesentlichen im Inlande konsumiert beziehungsweise produziert werden. Daneben unterscheidet die Reichsstatistik noch den Gesamteigenhandel, wobei dem Spezialhandel noch der Veredelungsverkehr [1]) und

[1]) Soweit der Veredelungsverkehr auf inländische Rechnung unter Zollkontrolle erfolgt, gehört er seit 1897 zum Spezialhandel.

die Einfuhr und Ausfuhr in und aus Niederlagen zugerechnet werden, und den Generalhandel, der auch noch die direkte Durchfuhr umfaßt. Der Gesamteigenhandel stellte sich 1894 auf 4,55 Milliarden Einfuhr und 3,35 Milliarden Mark Ausfuhr, zusammen also auf 7,9 Milliarden Mark; für 1898 belief er sich bei der Einfuhr auf 5,75, bei der Ausfuhr auf 4,31, im ganzen demnach auf 10,06 Milliarden Mark. Sein Volumen stieg von 1894—1898 von 57 auf etwa 75 Millionen Tonnen. Beim Generalhandel wird nur das Gewicht angegeben, das sich 1880 auf 36, 1889 auf 54, 1894 auf 61, 1898 auf 79 Millionen Tonnen stellte, wovon 1898 46 Millionen auf die Einfuhr, 33 auf die Ausfuhr entfielen.

Diese ungeheure Steigerung der Einfuhr und Ausfuhr nimmt nicht wunder, wenn man sich erinnert, daß seit 1880 Deutschlands Bevölkerung um 10 Millionen, seit 1870 um beinahe 15 Millionen, also um etwa 35 %, zugenommen hat, obwohl seit der Gründung des Reichs beinahe 2½ Millionen Deutsche in überseeische Länder ausgewandert sind. Wären sie im Inlande geblieben oder hätte die Auswanderung in deutsche Kolonien stattgefunden, so hätten wir schon jetzt eine Gesamtbevölkerung von rund 60 Millionen. Ihr Maximum hatte die Auswanderung im Jahrfünft 1881—1885 mit 171000 Auswanderern im Jahresdurchschnitt; seitdem ist sie infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs beständig gefallen und in den letzten Jahren betrug sie nur ca. 25000 Personen.

Die Zunahme der Bevölkerung ist nicht durch eine Steigerung der Geburtenziffer, die im Gegenteil von

1871—1880 bis 1894—1898 von 39,1 auf 36,1 pro Mille gesunken ist, sondern durch den rapiden Rückgang der Sterbeziffer veranlaßt worden, die sich — jedenfalls unter dem Einfluß der allgemeinen Hebung der Lebenshaltung und der Sozialpolitik — in der selben Zeit von 27,2 auf 21,5 pro Mille erniedrigt hat. Der Geburtenüberschuß hat sich also von 11,9 auf 14,6 pro Mille erhöht; in absoluten Zahlen stellte er sich im Jahresdurchschnitt 1871—1880 auf 511000, 1894—1898 auf 774000. Im Jahre 1898 betrug der Geburtenüberschuß sogar 847000 und war damit zum erstenmal höher als in Frankreich die Zahl der Geburten überhaupt (843000), während gleichzeitig die deutsche Sterbeziffer (20,6) unter die französische (21,2) fiel [1]). Mit einer natürlichen Bevölkerungsvermehrung um etwa 1½ % jährlich steht Deutschland gegenwärtig unter allen europäischen Großstaaten an erster Stelle, und auch unter den kleineren europäischen Staaten hat nur Holland eine etwas höhere Vermehrungsquote aufzuweisen. Diese außerordentliche Steigerung des Geburtenüberschusses ist ein glänzender Beweis für die Zunahme der deutschen Volkskraft und läßt uns für die Zukunft eine noch schnellere Vermehrung unserer Bevölkerung erwarten [2]). Schon

---

[1]) Vgl. hierzu wie zu zahlreichen anderen Angaben die beiden Denkschriften zum Flottengesetz und zur Novelle, die „Seeinteressen des Deutschen Reichs" (1897) und die „Steigerung der Seeinteressen von 1896—1898" (1900).

[2]) Uebrigens ist in den letzten Jahren auch die Zahl der Eheschließungen — von 7,7 (1881—1885) auf 8,4 pro Mille (1896 bis 1898) — gestiegen.

Ende 1904 dürfte Deutschland eine Bevölkerung von 60 Millionen erreicht haben.

Die riesige Zunahme der Bevölkerung, seit Mitte des Jahrhunderts um 20 Millionen, ist so gut wie vollständig den Städten, der Industrie und dem Handel zugeflossen. Während in der ersten Hälfte des Jahrhunderts auch die ländliche Bevölkerung beträchtlich zunahm, ist sie in der zweiten Hälfte ihrer absoluten Zahl nach völlig konstant geblieben, ja sogar eher zurückgegangen. Von der Zollvereinsbevölkerung wohnten 1858 73% auf dem Lande, 27% in den Städten; die ganze Landbevölkerung innerhalb der Grenzen des heutigen Reichs würde sich danach für 1858 auf 26,9 Millionen veranschlagen lassen. Nach der Reichsstatistik umfaßten die Ortschaften mit weniger als 2000 Einwohnern, die im wesentlichen mit den Dörfern der Zollvereinsstatistik identisch sind, 1871 26,22, 1882 26,32 und 1895 25,97 Millionen Einwohner; auf dem platten Lande wohnten 1871 noch 64, 1895 dagegen nur noch 50% der Gesamtbevölkerung, und jetzt unzweifelhaft schon bedeutend weniger als die Hälfte.

Im Jahre 1816 war Berlin (mit 200000 Einwohnern) die einzige Großstadt innerhalb der Grenzen des heutigen Deutschen Reichs. Dagegen wurden 1871 schon 8 Städte mit mehr als 100000 Einwohnern gezählt, die sich bis 1882 auf 15 und bis 1895 auf 28 vermehrt hatten; ihre Einwohnerschaft stieg von 1871 bis 1895 von etwa 2 auf 7 Millionen, so daß 1871 noch nicht 5, 1895 aber schon ca. 14% der Bevölkerung in Großstädten lebten. In den Städten mit mehr als 20000 Einwohnern wohnte 1871 ungefähr

der 8., 1895 schon der 4. Teil der Bevölkerung. Auf den Quadratkilometer kommen 1816 erst 46, 1850 66, 1871 76, 1895 97 und 1899 sogar 102 Einwohner.

Die berufsstatistischen Daten sind für die ältere Zeit ziemlich mangelhaft; unzweifelhaft aber ist die relative Bedeutung der landwirtschaftlichen Bevölkerung beständig zurückgegangen.

Während sie in den vierziger Jahren noch etwa zwei Drittel und auch bei der Gründung des Deutschen Reiches wohl noch mehr als die Hälfte der Gesamtbevölkerung umfaßte, machte sie 1882 nur 42,5 % und 1895 nur noch 35,7 % aus. Zwischen 1882 und 1895 ist sie nicht nur relativ, sondern auch absolut von 19,23 auf 18,50 Millionen gefallen. Gegenwärtig wird sie kaum mehr als 33 % betragen. Dagegen ist von 1882—1895 die industrielle Bevölkerung von 16,1 auf 20,3 Millionen und die Bevölkerung im Handel und Verkehr von 4,5 auf 6,0 Millionen gestiegen. Industrie und Handel ernährten 1882 45,5, 1895 dagegen 50,6 % der Bevölkerung, während auf die übrigen Berufskategorien 12 bezw. 13,6 % entfielen.

Am Anfang des 19. Jahrhunderts umfaßte die Landwirtschaft in Deutschland etwa drei Viertel, am Ausgang des Jahrhunderts nur noch ein Drittel der Gesamtbevölkerung. Diese ungeheure Verschiebung in den Berufsverhältnissen des deutschen Volkes ist unzweifelhaft die wichtigste und ernsteste Thatsache in unserem ganzen volkswirtschaftlichen Leben. Die deutsche Geschichte hat bisher nur ein Ereignis von ähnlicher Tragweite verzeichnet, die deutsche Kolonisierung der ostelbischen Länder im

versagen, weil sie die Arbeiterb
Rechte kommen läßt, sondern
wo sie kann! Selbst wenn man
so ist die Negation verkehrt, de
sich selbst, wenn sie eine ihre
Politik, mag sie außerdem auc
teil bringen, zu hindern suchen.
wir diese Abneigung wohl, un
der Ueberzeugung, daß der S
Interesse alles aufbieten muß,
siegen. Hier tritt die g
Sozialreform hervor, ihr
nationale Mission nic
Pflicht des Staates, d
Leistungsfähigkeit aller
völkerung zu erstreben.
Erfolg Weltpolitik treiben, so
Machtmittel allein nicht,
versiegende Quelle innere
heit vorhanden sein. Währ
mächte schon durch ihr ungeheu
toriale Ausdehnung durch alle
Abschließung ermöglicht, eine
haben, kann das Deutsche R
Flächenraum seine Stellung in
wenn es an Intensität der
seines Volkes im Wettbe
Jungbrunnen der Massen aber
die eine Nation stark machen
leistungsfähiger die unte
so höher die Gesamtlei
niveau eines Volkes!"

anderen deutschen Staaten) durch seine Ausfuhr von Getreide und Holz mehr als ausgeglichen wurde. Schon ein flüchtiger Blick auf die Handelsstatistik der Gegenwart zeigt[1]), daß jetzt die Einfuhr von landwirtschaftlichen Produkten der gemäßigten Zone im Vordergrunde steht, daß dagegen der Import von Rohstoffen und Lebensmitteln, deren Erzeugung gänzlich außerhalb des Rahmens der deutschen Volkswirtschaft fällt, relativ in den Hintergrund getreten ist und erst in zweiter Linie kommt.

Es gibt kaum noch einen wichtigen Zweig der deutschen Urproduktion, dessen Erträgnisse für den Bedarf der gestiegenen Bevölkerung ausreichte. Am bekanntesten ist das für Roggen schon in den fünfziger, für die übrigen Getreidearten in den siebziger Jahren eingetretene Defizit, das sich seitdem ständig vergrößert hat. Die allgemeine Aufmerksamkeit hat sich ihm fast ausschließlich zugewandt, und es ist verhältnismäßig wenig beachtet worden, daß die landwirtschaftliche Decke für den sich gewaltig ausreckenden Körper des deutschen Volkes nicht allein an dieser allerdings empfindlichsten Stelle zu kurz geworden ist, sondern daß sie überhaupt fast nirgends mehr zureicht.

Was zunächst die Getreideeinfuhr anlangt, so erreichte sie im Jahre 1898 ihrem Werte nach eine

---

[1]) Die nachstehenden Ausführungen sind in der Hauptsache auf der Statistik des Handels von 1896—1898 aufgebaut; die handelsstatistischen Daten von 1899, die erst zum Teil und ohne endgültige Wertsätze vorliegen, sind jedoch nach Möglichkeit zur Ergänzung herangezogen worden.

bisher noch nicht dagewesene Höhe; 1899 ist sie allerdings unter dem Einfluß der günstigen Ernte wieder erheblich zurückgegangen. Die Ausfuhr hat sich infolge der Aufhebung des Identitätsnachweises beständig gesteigert, stellt aber begreiflicherweise nur einen geringen Bruchteil der Einfuhr dar. An Weizen, Gerste, Roggen und Hafer wurde 1894 16,9, 1898 46,4 und 1899 50,3 Millionen Mark ausgeführt, wovon etwa die Hälfte auf Weizen entfiel. Rechnen wir die Ausfuhr ab, so betrug die Mehreinfuhr bei

	1896	1897	1898	1899
	in Millionen Mark			
Weizen	188,4	147,4	208,8	155,6
Roggen	82,3	77,1	87,0	52,9
Gerste	105,7	117,3	130,6	124,9
Hafer	42,1	52,3	48,3	47,2
Buchweizen . .	2,8	3,2	3,2	3,0
Mais	58,3	85,2	126,4	134,3
Summe	479,6	482,5	604,3	517,9

Obwohl gegen das Vorjahr gesunken, ist die Mehreinfuhr von 1899 immer noch wesentlich höher als in irgend einem anderen Jahre; sie übertrifft selbst die beiden ungünstigen Jahre von 1891 und 1892 noch bedeutend.

Die Steigerung der Einfuhrwerte zeigt sich am deutlichsten, wenn man dreijährige Durchschnitte mit-

einander vergleicht: die Mehreinfuhr von Getreide betrug nämlich

1890—1892 . . .	433,2	Millionen Mark
1893—1895 . . .	334,4	" "
1896—1898 . . .	522,1	" "
1894—1896 . . .	396,9	" "
1897—1899 . . .	534,9	" "

Welche Jahre man auch zusammenfassen mag, das schnelle Anwachsen des Einfuhrwerts ist unverkennbar.

Auch die Einfuhrmengen sind bei allen Getreidearten mit Ausnahme des Roggens bedeutend gestiegen. Es betrug nämlich die Mehreinfuhr im Jahresdurchschnitt

	1890—1892	1896—1898	1896—1899
	in Tausend Tonnen		
Weizen	958	1309	1276
Roggen	757	843	744
Gerste	675	1064	1070
Hafer	131	467	398
Mais u. Buchweizen	592	1250	1351
	3113	4933	4839

Diese Steigerung der Einfuhr hat sich eingestellt, obwohl die inländische Produktion ebenfalls nicht unbedeutend zugenommen hat.

Der Durchschnittsertrag eines Hektars stellt sich nämlich (in Doppelzentnern) folgendermaßen:

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer
1885—1894 .	14,0	10,5	13,3	11,7
1895—1898 .	15,4	11,8	14,2	13,0

Die Gesamterntenmenge aber betrug in Millionen Tonnen:

	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer
1885—1894 .	2,7	6,1	2,3	4,6
1895—1897 .	2,9	6,9	2,3	5,0
(1895—1898 .	3,0	7,1	2,4	5,2)

In den angegebenen Erntemengen ist das Aussaatquantum enthalten; scheiden wir es aus, so kommen wir zu folgendem Ergebnis:

	Jahresprodukt 1895—1897	Jährliche Mehreinfuhr 1896—1898	Gesamtbedarf
	in Millionen Tonnen		
Roggen	5,9	0,8	6,7
Weizen	2,6	1,3	3,9
Gerste	2,1	1,1	3,2
Hafer	4,4	0,5	4,9
Spelz	0,3	—	0,3
Mais u. Buchweizen	0,4	1,3	1,7
	15,7	5,0	20,7

Die Mehreinfuhr betrug also im Durchschnitt der drei Jahre beinahe ein Viertel des Bedarfs, fast ein Drittel unserer eigenen Produktion. Selbst wenn wir nur Roggen, Weizen, Gerste und Hafer in Betracht ziehen, so stellt sich die Mehreinfuhr immer noch auf 24 % der Produktion, auf 20 % des Bedarfs[1]).

[1]) Für das Jahrviert von 1895—1898 bezw. 1896—1899 stellt sich das Verhältnis zwischen Produktion und Mehreinfuhr um einige Prozent günstiger.

Am geringsten ist der Fehlbetrag bei **Hafer**, wo er etwa 1/10, und bei Roggen, wo er kaum 12% des Bedarfs ausmacht; obwohl das Roggendefizit schon seit 1852 chronisch ist, ist es der Landwirtschaft doch gelungen, durch Steigerung der Produktion ein übermäßiges Anwachsen des Fehlbetrags unserer wichtigsten Brotfrucht zu verhindern. Bei Hafer wie bei Roggen wäre nur eine relativ geringe Erhöhung der Intensität der Landwirtschaft erforderlich, um das Defizit vollständig zu beseitigen[1]); hat doch schon die gute Ernte von 1898 hingereicht, um die Mehreinfuhr von Roggen auf 0,45, von Hafer sogar auf 0,2 Millionen Tonnen, also auf 5—6% des Bedarfs zu reduzieren. Bei Roggen haben wir überdies noch eine Mehrausfuhr von Mehl, die sich 1898 auf ca. 13 Millionen Mark stellte. Ganz anders liegt die Sache bei Gerste und Weizen, bei denen der Import schon ein Drittel des ganzen Bedarfs decken muß. Hierzu kommt außerdem noch eine beträchtliche Mehreinfuhr von Malz (ca. 20 Millionen) und in einzelnen Jahren auch eine — freilich nur kleine — Mehreinfuhr von Weizenmehl.

Sehr interessant ist die rasche Steigerung der Maiseinfuhr, die auf die Zunahme unserer Viehproduktion zurückgeht.

Auch hinsichtlich der **übrigen Produkte des Ackerbaues** ist in den beiden letzten Jahren eine schnelle weitere Steigerung der Einfuhr eingetreten, welche die

[1]) Auch die Ersetzung des Roggens durch andere Futtermittel würde wahrscheinlich schon genügen, um die Roggeneinfuhr so gut wie ganz entbehrlich zu machen, oder sie wenigstens sehr erheblich vermindern.

Erhöhung der Werte der Getreideeinfuhr noch wesentlich übertrifft. An Getreide und anderen Erzeugnissen des Landbaus wurden insgesamt

	1896	1897	1898
	in Millionen Mark		
Eingeführt	742,6	780,7	932,1
Ausgeführt	119,7	106,0	119,4
Mehreinfuhr	622,9	674,7	812,7

Rechnen wir hiervon das Getreide ab, so erhalten wir für die übrigen Produkte (darunter Malz, Stroh, Kartoffeln, Oelfrüchte, Futtergewächse, frisches Obst, frische Weintrauben) folgende Steigerung der Mehreinfuhr:

1896	1897	1898 [1])
143,6	192,2	208,4

Hierzu treten dann noch vor allem etwa 50 Millionen Mark für die vegetabilischen Spinnstoffe, die in Wettbewerb mit der heimischen Landwirtschaft eingeführt werden, Flachs, Hanf, Hede 2c. (1898: 43 Millionen), ferner getrocknetes und eingekochtes Obst (Mehreinfuhr 1896: 20,8, 1898: 27,3 Millionen Mark); weiterhin zahlreiche kleinere Artikel: Cichorien, reife Nüsse, Kastanien, getrocknete Sämereien, Küchengewächse, Strohbänder u. a. m.,

[1]) Für 1899 ergibt sich ein vorläufiger Wert der Mehreinfuhr von 242,8 Millionen Mark; sehr gestiegen ist namentlich die Obsteinfuhr.

für die auch zusammen 20 Millionen Mark anzusetzen sind. Hierzu kommen noch ca. 20 Millionen Mark für die Mehreinfuhr von Wein. Endlich ist auch die Mehreinfuhr von Abfällen, Düngungsmitteln ꝛc. wesentlich gestiegen; sie betrug 1896: 91,4, 1897: 121,8, 1898: 117,9 Millionen Mark. Fassen wir alles zusammen, so ergibt sich für den Ackerbau, einschließlich des Obst- und Weinbaus, eine Mehreinfuhr von 1050 Millionen Mark, während der entsprechende Fehlbetrag 1896 erst etwa 860 Millionen Mark betrug. Auf das Aktivkonto des Ackerbaus ist dem gegenüber lediglich die kleine Mehrausfuhr von Hopfen (1896: 11,8, 1898: 17,7, 1899: 16 Millionen Mark) zu setzen; ungefähr ¼—⅓ der Hopfenproduktion geht ins Ausland.

Wenden wir uns nunmehr dem anderen Zweige der Landwirtschaft, der Viehzucht, zu, so hat zunächst die Viehzählung vom 1. Dezember 1897 eine erfreuliche weitere Steigerung unserer Viehbestände gezeigt. An Rindvieh wurde gezählt:

Anfang der sechziger Jahre .	15,0	Millionen	Stück
10. Januar 1873	15,8	"	"
10. Januar 1883	15,8	"	"
1. Dezember 1892	17,6	"	"
1. Dezember 1897	18,5	"	"

Noch günstiger hat sich die Schweinezucht entwickelt, es gab nämlich Schweine:

Anfang der sechziger Jahre .	6,5	Millionen	Stück
10. Januar 1873	7,1	"	"
10. Januar 1883	9,2	"	"
1. Dezember 1892	12,2	"	"
1. Dezember 1897	14,3	"	"

Im letzten Quinquennium hat die Vermehrung des Rindviehs mit der Bevölkerungszunahme Schritt gehalten, während ihr die Vermehrung der Schweine weit vorangeeilt ist [1]).

Infolge der starken Steigerung der inländischen Produktion und infolge der durch Seuchengefahr veranlaßten wiederholten Vieheinfuhrverbote ist die Einfuhr von Rindvieh und Schweinen noch weiter gefallen und gegenwärtig sehr gering.

An Rindvieh (Jungvieh, Kühe und Ochsen) wurden mehr eingeführt als ausgeführt:

	1896	1897	1898
Stück . .	187 950	185 238	154 058
im Werte von	51,4	51,8 und	46,6 Millionen Mark.

Die Mehreinfuhr betrug also im letzten Jahr noch nicht 1 % des ganzen Bestandes. Ganz minimal ist gegenwärtig die vor kurzem noch so bedeutende Einfuhr lebender Schweine [2]), von denen eingeführt wurden:

	1896	1897	1898
Stück . .	89 635	85 234	70 672
im Werte von	5,4	6,7	5,7 Millionen Mark.

Die Einfuhr beträgt hier also nur ½ % des Gesamtbestandes, der sich jährlich zu mehr als vier Fünfteln erneuert.

---

[1]) Von 1860—1897 hat sich die Zahl der Schweine um 120%, die des Rindviehs um 23% vermehrt, während die Bevölkerung um etwa 40% zugenommen hat. Dabei darf man aber nicht vergessen, daß sich das Lebendgewicht des Rindviehs infolge der verbesserten Züchtung bedeutend erhöht hat.

[2]) 1892 Mehreinfuhr 856 000 Stück im Werte von 97,5 Millionen Mark.

Wesentlich gestiegen ist freilich die Mehreinfuhr von frischem und einfach bereitetem Rind- und Schweinefleisch, von Schweinespeck, Würsten rc., die sich von 1896—1898 von 17,3 Millionen Mark auf 65,9 Millionen Mark erhöht hat, während gleichzeitig die Schmalzeinfuhr von 45,1 auf 83,0 Millionen gestiegen ist. Unter Hinzunehmung des Fleischextrakts stellte sich die Mehreinfuhr von Fleisch und Schmalz auf

1896	1897	1898
72,3	98,3	158,6 Millionen Mark.

Auch die Käseeinfuhr ist (von 11,3 auf 16,4 Millionen Mark) gestiegen; der noch 1896 vorhandene Butterüberschuß hat sich schon 1897 in ein durch Einfuhr gedecktes Defizit von 8,3 Millionen Mark verwandelt, das 1898 auf 9,5 Millionen Mark gestiegen ist.

Der Fehlbetrag der Rind- und Schweinezucht an lebendem Vieh und eßbaren Produkten betrug 1896 annähernd 130, 1898 aber schon etwa 240 Millionen Mark.

Wesentlich ungünstiger liegen die Dinge für die Pferdezucht und die Schafzucht; unsere Abhängigkeit vom Auslande hat sich in beiden Zweigen beständig vergrößert.

Der einheimische Pferdebestand ist allerdings ebenfalls gestiegen. Anfangs der sechziger Jahre wurden 3,2 Millionen Pferde gezählt, die sich bis 1873 auf 3,35, bis 1883 auf 3,52, bis 1892 auf 3,84 und bis 1897 auf 4,04 Millionen Stück vermehrt haben. Trotzdem hat die Mehreinfuhr ununterbrochen zugenommen:

	1896	1897	1898	
Sie betrug . . .	93 366	111 284	113 046	Stück
im Werte von . .	62,8	74,6 und	82,2	Mill. Mark.

Da der jährliche Pferdebedarf auf etwa 270 000 Stück (bei Annahme eines Durchschnittsalters von 15 Jahren) zu veranschlagen ist, so würden gegenwärtig zwei Fünftel unseres Pferdebedarfs vom Auslande gedeckt.

Ganz ungünstig hat sich die Schafzucht entwickelt, die in schnellem Niedergange begriffen ist. Am Anfang der sechziger Jahre wurden 28 Millionen Schafe gezählt, da die deutsche Schafzucht in der ersten Hälfte des Jahrhunderts glänzende Fortschritte gemacht und der Schafbestand seit 1816 sich verdoppelt hatte. Die Verringerung der Weidewirtschaft infolge intensiven Betriebs der Landwirtschaft drückte die Zahl der Schafe schon bis 1873 auf 25 Millionen herab; 1883 wurden 19,2, 1892 13,6 und 1897 gar nur noch 10,9 Millionen gezählt. Damit ist die Zahl der Schafe noch weit unter den Bestand von 1816 gesunken. Gleichzeitig ist eine vollständige Veränderung in der Zusammensetzung des Schafbestandes eingetreten: die Merinoschafe (Wollschafe) sind fast ganz durch Fleischschafe verdrängt worden, ein Resultat, das sowohl durch die Konkurrenz der billigeren australischen und afrikanischen Wolle wie durch die Erhöhung der Fleischpreise herbeigeführt worden ist. 1873 wurden 9½ Millionen Merinoschafe und 15½ Millionen andere Schafe, 1892 aber nur noch 1½ Millionen Merinoschafe neben 12 Millionen anderen Schafen gezählt. Diese Entwickelung hat die Wollproduktion, deren Jahreswert sich in den sechziger Jahren nach Viebohn auf 138 Millionen Mark belief, auf einen kleinen Bruchteil des Bedarfs reduziert, während die Fleischproduktion bis jetzt nicht nur der heimischen Konsumtion vollständig genügt, sondern sogar immer noch eine kleine

Ausfuhr lebender Schafe ermöglicht. Da diese Ausfuhr aber schnell zurückgeht, — zwischen 1888 und 1898 ist sie von 25,5 auf 3,6 Millionen Mark gefallen, — so wird binnen wenigen Jahren auch die Fleischproduktion ausländischer Ergänzung bedürfen.

An anderem Vieh (Esel, Ziegen rc.) ist nur eine ganz minimale Einfuhr zu verzeichnen, so daß im ganzen 1898 für lebendes Vieh und eßbare Viehprodukte 320 Millionen Mark ausgegeben wurden, während sich dieser Posten 1896 nur auf etwa 190 Millionen Mark gestellt hatte. Im Durchschnitt der drei Jahre 1894 bis 1896 war das Defizit allerdings wesentlich größer, da es sich auf 246 Millionen berechnen läßt; und umgekehrt stellt es sich für den Durchschnitt der beiden Jahre 1897 bis 1898 nur auf 284 Millionen Mark. Welchen Vergleich man aber auch anstellen mag, so ergibt sich doch immer als Resultat ein weiteres Anwachsen des Fehlbetrags unserer Vieh- und Fleischproduktion.

Auch hinsichtlich der zu industriellen Zwecken dienenden tierischen Nebenprodukte hat sich das Defizit beständig vergrößert. An Fellen und Häuten von Rindern, Ziegen, Schafen, Pferden rc. wurden mehr importiert:

1896	1897	1898
80,4	97,1	105,0 Millionen Mark.

Nehmen wir hierzu noch Pferdehaare, Borsten[1]), Vogelbälge und Häute und Felle von Pelztieren, Knochen,

[1]) Die Mehreinfuhr von Borsten betrug 1896: 7,5, 1897: 27,8 Millionen Mark, 1898 dagegen hielten sich Einfuhr und Ausfuhr die Wage.

Die Gesamt[illegible]
Tonnen:

[illegible]

Zu dem [illegible] quantum [illegible] wir zu [illegible]

[illegible] ca. 340 Millionen Mark.)

In der Geflügelzucht ist der große Zuschuß, de[illegible] sich hier seit den achtziger Jahren eingestellt hat, [illegible] schnell gewachsen.

Eingeführt wurden in Millionen Mark:

	1896	1897	1898
Lebendes Federvieh . .	16,5	[illegible]	[illegible]
Eier	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Bettfedern	[illegible]	11,5	[illegible]
Zusammen:	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Rechnet man hierzu noch das tote Federvieh und Federwild (1896: 4,5, 1898: 5,7 Millionen Mark), so kommt man für 1898 auf ein Gesamtbedarf von

ca. 135 Millionen Mark, bei dem die Tendenz zur weiteren raschen Steigung unverkennbar ist[1]).

Zieht man die Summe aller dieser Posten, so ergibt sich für die Viehzucht einschließlich der Geflügelzucht für 1898 ein Gesamtfehlbetrag von 900 Millionen Mark, gegenüber ca. 700 Millionen im Jahre 1896 allein und ca. 800 Millionen im Jahresdurchschnitt 1894—1896.

Unzweifelhaft hat sich die deutsche Forstwirtschaft unter dem Schutz der Holzzölle seit den achtziger Jahren günstig entwickelt, aber ebenso sicher ist, daß sie trotzdem ebenfalls bei weitem nicht hinreicht, den gestiegenen und immer mehr steigenden Holzbedarf zu decken. An Rohstoffen der Holz- und Schnitzindustrie wurden im Jahresdurchschnitt 1881—1883: 53,3, an einfach bearbeiteten Gegenständen 11,1 Millionen Mark mehr eingeführt als ausgeführt; für 1894—1896 stellt sich die Mehreinfuhr von Rohstoffen auf 80 Millionen und von einfach bearbeiteten Gegenständen auf 88 Millionen Mark. Für 1896 allein ergeben sich noch höhere Zahlen; die Mehreinfuhr von Rohstoffen und einfach bearbeiteten Gegenständen zusammen betrug in diesem Jahre schon 201,4 Millionen Mark und bis 1898 war sie sogar auf 306,1 Millionen gestiegen; 1899 weist noch eine weitere Erhöhung auf. Außer Bau- und Nutzholz haben wir noch eine Mehreinfuhr von Brennholz, Borke, Gerberlohe, von Galläpfeln 2c. und anderen forstwirtschaftlichen Nebenprodukten; rechnet man hierzu noch die Einfuhr von Quebrachoholz, Blauholz u. a. m., so

---

[1]) 1899 Mehreinfuhr von Eiern 90,2, von Bettfedern 16 Millionen Mark.

kommt man für 1898 auf eine Gesamteinfuhr von rund 330 Millionen Mark, die zur Ergänzung unserer eigenen Forstproduktion dient und von denen etwa 300 Millionen mit ihr direkt konkurrieren.

Die ganze Bedeutung dieser Einfuhr tritt erst durch den Vergleich mit der inländischen Produktion hervor. Auf Grund der Rechnungsübersichten der deutschen Staatsforsten kommt Jentsch (im Wörterbuch der Volkswirtschaft) zu einem gesamten Rohertrage des deutschen Forstlandes von 490 Millionen Mark. Bei einem Einfuhrüberschuß von 300 Millionen Mark deckt die eigene Produktion also nur fünf Achtel des Bedarfs: der Fehlbetrag beziffert sich bereits auf mehr als drei Fünftel der eigenen Produktion.

In keinem Zweige unserer Volkswirtschaft dürften die Erträge so sehr bis zur Grenze des zur Zeit technischen Möglichen gesteigert sein wie in der Forstwirtschaft. Eine Verringerung des Bedarfes an Nutzholz, auf das ja die Holzeinfuhr zum größten Teile entfällt, liegt außerhalb des Bereichs der Wahrscheinlichkeit. Im Gegenteil ist eine Steigerung des Bedarfs und damit auch der Einfuhr als absolut sicher anzunehmen. Die Vergrößerung der Holzeinfuhr ist aber um so bedenklicher, als die Holzindustrie im Gegensatz zu den übrigen großen Industrien keine sehr bedeutende Fabrikatenausfuhr hat, sondern ganz überwiegend für den inneren Markt arbeitet.

Ziehen wir die Schlußsumme aus diesen zahlreichen Einzelangaben, so finden wir für 1896 und 1898 folgende Fehlbeträge, die durch Importe gedeckt wurden:

	1896	1898
	Millionen Mark	
Ackerbau	860—870	1050
Viehzucht	700	900
Forstwirtschaft	210—230	300—330
Summa	1770—1800	2250—2280

Das Defizit der deutschen Land- und Forstwirtschaft betrug also 1898 schon mehr als 2¼ Milliarden Mark.

Damit ist es übrigens noch nicht einmal ganz erschöpft. Hierher zu rechnen wären noch verschiedene Düngemittel, die von der Reichsstatistik unter den Rohstoffen der chemischen Industrie aufgeführt werden, namentlich Chilesalpeter (Mehreinfuhr 1896: 66, 1898: 60 Millionen Mark); wie viel von ihnen auf die Landwirtschaft kommt, läßt sich nicht genau angeben, vermutlich aber 40—50 Millionen Mark. Auch die große Tabakeinfuhr (Rohtabak 1898: 91,4, Cigarren und Cigaretten 9,4 Millionen Mark) kann hierher gerechnet werden, der gegenüber sich der Wert der deutschen Tabakproduktion auf etwa 30 Millionen Mark veranschlagen läßt. Rechnet man diese Posten noch hinzu, so erreichte der Fehlbetrag der Landwirtschaft 1896 beinahe 2 Milliarden, 1898 sogar fast 2½ Milliarden Mark[1]).

[1]) Zur Deckung dieses Defizits trägt die Landwirtschaft direkt nur mit der Mehrausfuhr von Hopfen (1898: 18 Millionen), indirekt noch mit ihrer großen Zuckerausfuhr bei. Von den Pro-

Machen wir uns die ganze ungeheure Bedeutung dieser Zahl durch einige Vergleiche nach verschiedenen Richtungen hin klar. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts brauchte Deutschland für agrarische Produkte noch keinen Pfennig ans Ausland zu bezahlen, es hatte im Gegenteil bedeutende Ueberschüsse. Selbst am Anfang der achtziger Jahre betrug die Mehreinfuhr von land- und forstwirtschaftlichen Produkten aller Art bei weitem noch nicht eine Milliarde; das Defizit an Getreide stellte sich auf etwa 300, an Schafwolle auf etwa 200, an Holz auf 65 Millionen Mark ꝛc. In einem halben Menschenalter hat sich der Fehlbetrag von landwirtschaftlichen Produkten um das Anderthalbfache erhöht, allein in den zwei Jahren von 1896—1898 [1]) um 500 Millionen Mark zugenommen!

Was das heißt, begreift man erst recht, wenn man sich die Größe unserer eigenen landwirtschaftlichen Pro-

---

dukten der landwirtschaftlichen Nebengewerbe hat Branntwein (Ausfuhr 1881—1883: 41 Millionen Mark) seine frühere Bedeutung als Exportware vollständig verloren; 1897 und 1898 überstieg die Einfuhr sogar die Ausfuhr. Auch die Zuckerausfuhr ist in den letzten Jahren zurückgegangen; 1896 betrug sie 236, 1898: 212 (1899 ca. 190) Millionen Mark. Der Wert der hierfür jährlich verarbeiteten Rüben stellt sich auf ca. 120—130 Millionen Mark. Auf das Aktivkonto der Landwirtschaft kommen also nur etwa 150 Millionen Mark, ein Betrag, der vor dem ungeheuren Betrage der Passiva verschwindet.

[1]) 1899 ist in einzelnen Zweigen ein Rückgang, in anderen eine Zunahme der Einfuhr zu verzeichnen. Soweit sich das Resultat bisher übersehen läßt, scheint sich die Mehreinfuhr im ganzen trotz der guten Ernte auf der Höhe von 1898 gehalten, ja sogar noch etwas zugenommen zu haben.

duktion vergegenwärtigt. Schon im vorhergehenden ist in zahlreichen Fällen der Fehlbetrag mit der Eigenproduktion verglichen worden. Es soll nunmehr noch eine Schätzung des Gesamtwerts der jährlichen Erzeugnisse unserer Land- und Forstwirtschaft versucht werden, für welche die Statistik der Anbauflächen und Erntemengen, die Viehzählungen ꝛc. wenigstens einigermaßen hinreichende Unterlagen bieten. Natürlich kann es sich dabei nur um Ermittelung des Werts der zur Ernährung der Bevölkerung und zur industriellen Verarbeitung verfügbaren Produkte handeln, während der Wert des Viehfutters (Futterkräuter, Gras, Heu, Getreide ꝛc.) nicht mitgerechnet ist, da er in dem Werte der tierischen Produkte enthalten ist [1]). Ebensowenig kann natürlich der Wert der eigenen Düngerproduktion oder der Wert der Zugtiere, soweit sie ausschließlich landwirtschaftlichen Zwecken dienen, besonders angesetzt werden, wenn der Gesamtwert der landwirtschaftlichen Produktion ermittelt werden soll. Die Berechnung des Werts der Getreide-, Kartoffel-, Spiritus-, Zuckerrüben-, Tabak- und Weinproduktion macht nur relativ geringe Schwierigkeiten, da die Erntemengen und die Durchschnittspreise gegeben sind; auch das Quantum, das von Getreide und Kartoffeln zur tierischen Nahrung dient und also in der Landwirtschaft bleibt, läßt sich annähernd bestimmen. Erhebliche Schwierigkeiten macht die Feststellung des jährlichen Produktenwerts der Viehzucht, und hier bleibt die Möglichkeit gewisser Abweichungen

[1]) Dadurch erscheint die Bedeutung der Viehzucht künstlich auf Kosten des Ackerbaues gehoben; diese Verschiebung ist aber hier belanglos, da es nur auf den Gesamtwert ankommt.

nach oben wie nach unten offen; namentlich für die Geflügelzucht fehlen brauchbare Angaben.

In der ersten Ausgabe dieses Aufsatzes (1898) bin ich bei der Berechnung des Werts der land- und forstwirtschaftlichen Jahresproduktion auf Grund der bis 1896 reichenden statistischen Daten auf einen Gesamtwert von 5920—6350 Millionen Mark gekommen. Ziemlich gleichzeitig und unabhängig von mir ist Dr. Ballod[1]) auf einen Jahreswert von ca. 6500 Millionen gekommen; diese große Uebereinstimmung scheint mir für die Zulässigkeit und relative Sicherheit unserer beiderseitigen Berechnungen zu sprechen. Gegenwärtig ist der Wert der landwirtschaftlichen Produktion unzweifelhaft höher als vor 2 Jahren anzusetzen, da die Preise etwas gestiegen sind und die Viehzählung von 1897, deren Resultate vor 2 Jahren noch nicht vorlagen, eine nicht unbeträchtliche Vergrößerung der Viehbestände nachgewiesen hat[2]).

Nach Abzug der als Viehfutter in der Landwirtschaft selbst verbrauchten Quantitäten läßt sich gegenwärtig der Wert der Getreideproduktion auf etwa 13—1400 Millionen, der der Kartoffeln auf ca. 350, der der Zuckerrüben auf ca. 240 Millionen Mark, zusammen also etwa 1900—2000 Millionen Mark veranschlagen. Hierzu kommen noch ca. 150—200 Millionen Mark für Handels-

[1]) Schmollers Jahrb. N. F. XXII, S. 903 ff.

[2]) Die Unterlagen der Berechnung, bei deren erster Aufstellung mir Dr. Stumpfe, Sekretär der Landwirtschaftskammer für die Provinz Brandenburg, bereitwilligst geholfen hat, können hier nicht im einzelnen gegeben werden, um den Rahmen dieser Abhandlung nicht zu sprengen.

gewächse, und zwar Hopfen 50—60, Tabak ca. 30, Raps, Lein, Flachs ꝛc. ca. 60—100 Millionen, ferner für Wein ca. 100 und für Obst und Gemüse etwa 200—250 Millionen Mark. Rechnet man hierzu noch die außerhalb des landwirtschaftlichen Betriebes verbrauchten Quantitäten von Heu, Stroh ꝛc., so läßt sich der Gesamtwert der Produkte des Ackerbaus auf mindestens rund 2500 Millionen Mark veranschlagen.

Der Jahreswert der Fleischproduktion stellt sich bei Annahme des von Dr. Lichtenfelt ermittelten Konsums von 40 kg pro Kopf auf ca. 1800—1900 Millionen Mark, wozu eine Milchproduktion (Milch, Butter, Käse) von ca. 1600—1700 Millionen Mark tritt. Die Produktion nicht eßbarer Nebenprodukte (Häute, Felle, Hörner, Schafwolle ꝛc.) wird sich auf ca. 150—200 Millionen Mark stellen, von denen etwa 40 Millionen auf die Schafwolle entfallen. Der Produktenwert der Geflügel- und Bienenzucht läßt sich auf ca. 250 Millionen Mark veranschlagen. Endlich mögen die von der Landwirtschaft zu militärischen oder zu Zwecken des städtischen Verkehrs gelieferten Pferde einen Jahreswert von 50 Millionen Mark repräsentieren, so daß sich der gesamte Produktenwert der Viehzucht (einschließlich der Geflügelzucht) auf rund 4000 Millionen Mark stellt.

Der Jahreswert der Forstproduktion ist bereits oben auf 490 Millionen Mark veranschlagt worden, zu denen etwa 15—20 Millionen Mark als Jahresertrag der Jagd hinzugerechnet werden mögen[1]).

[1]) In Preußen betrug nach einer besonderen Erhebung von 1885/86 der Wert des Wildabschusses 11,8 Millionen Mark.

Wir erhalten also in runden Zahlen (in Millionen Mark):

	Produktion	Einfuhr
Ackerbau	2500	1050 bezw. 1200 (einschl. chemischer Düngemittel und Tabak).
Viehzucht	4000	900
Landwirtschaft . .	6500	1950—2100
Forstwirtschaft . .	500	300— 330
Summa	7000	2250—2430

Einer Gesamtproduktion von rund 7 Milliarden stand ein Einfuhrbedarf von $2\frac{1}{4}$—$2\frac{1}{2}$ Milliarden Mark gegenüber! Schon vor 2 Jahren ließ sich bei einer Eigenproduktion von 6—$6\frac{1}{2}$ und einer Mehreinfuhr von $1\frac{3}{4}$ bis beinahe 2 Milliarden behaupten, daß annähernd ein Viertel des Bedarfs vom Auslande gedeckt werden müsse. Heute wird schon mehr als ein Viertel des Bedarfs, mehr als ein Drittel der Gesamtproduktion vom Auslande geliefert.

Wohlgemerkt, es handelt sich dabei in der Hauptsache nur um Produkte, welche die deutsche Landwirtschaft vor etwa einem Menschenalter noch in hinreichender Menge selbst erzeugte. Im Verhältnis zur gegenwärtigen Produktion der Landwirtschaft sind in Deutschland 14 Millionen Menschen zu viel vorhanden, wenn die jetzige Art der Ernährung gewahrt bleiben soll; das ist etwa so viel, wie die Bevölkerungsvermehrung seit der Gründung des Deutschen Reichs beträgt. Das landwirtschaftliche Fundament ist nach seiner jetzigen Tragkraft nur im stande, eine nichtagrarische Bevölkerung von etwa 22 Millionen zu tragen; ungefähr zwei Fünftel unserer gewerblichen Bevölkerung haben wir also gewissermaßen auf ge=

mietetem Grund und Boden angesiedelt und sie der furchtbaren Gefahr einer Kündigung seitens der Ackerbaustaaten ausgesetzt!

Die Gefahr einer Kündigung aber ist unzweifelhaft vorhanden, da jene Staaten ihren Boden in nicht allzu ferner Zeit für ihre steigende industrielle Bevölkerung selbst brauchen dürften. Schon jetzt gibt uns Rußland sein Getreide nicht von seinem Ueberfluß, sondern von seinem Mangel; dem russischen Bauern wird die Brotfrucht vom Munde weggenommen, damit Rußland seinen internationalen Zahlungsverpflichtungen nachkommen kann. Mit der schnellen Entwickelung der russischen Industrie wird die zur Ausfuhr verfügbare Getreidemenge trotz der Besiedelung Sibiriens — mindestens im Verhältnis zu unserem steigenden Bedarf — geringer werden. In den Vereinigten Staaten wächst wie bei uns die industrielle Bevölkerung weit schneller als die landwirtschaftliche; die Zahl der Erwerbsthätigen ist von 1870—1890 in Landwirtschaft, Bergbau und Fischerei um 14,8, in Industrie und Handel aber um 115,6 % gestiegen. Auch hier wird allmählich die Zeit kommen, wo der jetzige Produktenüberschuß der amerikanischen Landwirtschaft für uns nicht mehr verfügbar ist.

Auf der anderen Seite darf man aber nicht hoffen, daß unsere eigene Landwirtschaft ihre Erträgnisse so steigern könnte, um mit dem wachsenden Bedarf Schritt zu halten. Hält die jetzige Bevölkerungsvermehrung an, so wird Deutschland 1904 bei Ablauf der Handelsverträge beinahe 60 Millionen Einwohner haben; die Einfuhr von Agrarprodukten dürfte dann auf etwa

3 Milliarden Mark gestiegen sein. Die deutsche Landwirtschaft müßte also in 4 Jahren ihren Rohertrag um 40—45% erhöhen, wenn sie den Fehlbetrag decken wollte. Das ist einfach eine *absolute* technische Unmöglichkeit, da hierzu durchgreifende Betriebsänderungen nötig wären, die natürlich geraumer Zeit bedürften.

Der ungeheure Fehlbetrag von 2¼—2½ Milliarden Mark hat sich eingestellt, trotz der Schutzzölle und trotz steigender Intensifikation der Landwirtschaft. Gewiß kann auch in Zukunft der Rohertrag noch gesteigert werden, aber sicherlich nicht gleichmäßig in allen Zweigen. Unzweifelhaft könnten wir die Roggeneinfuhr völlig entbehrlich machen oder uns in der Rindvieh- und Schweinezucht vom Auslande gänzlich emanzipieren; fraglich aber wäre schon, ob wir beides gleichzeitig könnten. Unmöglich ist es nicht, jedenfalls bliebe aber erst abzuwarten, ob die Verringerung der Anbaufläche für Getreide infolge der Ausdehnung des Futtergewächsbaues durch die bessere Düngung der übrigen Fläche voll ausgeglichen würde. Man darf niemals vergessen, daß die beiden großen Zweige der Landwirtschaft, Viehzucht und Getreidebau, auf gegebener Fläche nur bis zu einem gewissen Punkte gleichmäßig ausgedehnt werden können; denn die Verringerung der Anbaufläche wird nur innerhalb gewisser Grenzen durch die erhöhte Düngerproduktion ausgeglichen; diejenigen Teile Deutschlands, welche die größte Viehzucht aufweisen, stehen nicht auch im Getreidebau obenan. Hat sich doch überhaupt die große Vermehrung unserer Viehzucht nur mit Hilfe der gesteigerten Einfuhr von Futtermitteln aller Art, namentlich von Hafer, Mais, Kleie, Oelkuchen, Palmkernen, Reis-

abfällen, Kleesaat 2c. durchführen lassen, ist doch selbst die Roggeneinfuhr zum größten Teil nur durch die ausgedehnte Verwendung des inländischen Roggens zu Futterzwecken notwendig geworden[1]). Trotz der Ausdehnung der Viehzucht hat die erhöhte Intensität unserer Landwirtschaft eine Vergrößerung der Düngereinfuhr notwendig gemacht; vor allem aber ist sie mit einer ungeheuren Verringerung der Schafzucht (um mehr als 60 %) erkauft worden. Viel zu wenig wird übrigens beachtet, ein wie großer Teil der agrarischen Einfuhr lediglich zur Fortführung des landwirtschaftlichen Betriebes dient, ohne in irgend eine Konkurrenz mit der inländischen Produktion zu treten. Düngemittel und Abfälle wurden, wie erwähnt, 1898 für 118 Millionen Mark importiert, außerdem noch etwa für 50 Millionen Chemikalien; an Viehfutter wurden ca. 130 Millionen Mais, ca. 50 Millionen Hafer eingeführt, zu denen noch weit über 100 Millionen Mark für Oelfrüchte, Palmkerne, Kopra, Kleesaat, Lupinen 2c. treten. Pferde wurden für 82 Millionen eingeführt, Jungvieh für 11 Millionen; auch die Mehreinfuhr von Ochsen, Stieren und Kühen

[1]) Nach Max Delbrück (Preuß. Jahrb. Bd. 99, S. 202, Februarheft von 1900). hat sich die pflanzliche Produktion der deutschen Landwirtschaft im 19. Jahrhundert schneller als die Bevölkerung vermehrt; trotzdem hat sich der Einfuhrbedarf beständig vergrößert. Der scheinbare Widerspruch erklärt sich zum Teil aus der riesigen Ausdehnung der Bierbrauerei und Branntweinbrennerei, zum anderen Teil aus der Vergrößerung der Viehzucht. Hierdurch werden gewaltige Quantitäten von Getreide und Kartoffeln verbraucht, die den direkten menschlichen Konsum noch übersteigen; müssen doch zur Erzeugung von 1 kg Fleischsubstanz nicht weniger als 10 kg Trockensubstanz verfüttert werden.

(zusammen 37 Millionen) dient großenteils Zwecken der landwirtschaftlichen Betriebsführung. Alle die genannten Artikel, deren ungestörte Einfuhr für die Landwirtschaft von größter Wichtigkeit ist, machen zusammen viel mehr als ½ Milliarde aus, während die Mehreinfuhr von Roggen und Weizen 1898 noch nicht 300, 1899 sogar nur etwas über 200 Millionen Mark betrug; selbst einschließlich der Gerste stellt sich der Fehlbetrag nur auf 426 bezw. 333 Millionen Mark.

In der Landwirtschaft geht im allgemeinen eines auf Kosten des andern; stopft man hier ein Loch, so öffnet sich nur allzu leicht dort ein neues! Würden wir die großen Güter des Ostens mit Bauernschaften besiedeln, so würden wir allerdings die Roherträge in der Viehzucht, Geflügelzucht, Obstkultur und im Handelsgewächsbau bedeutend steigern und auch überhaupt ein absolut größeres Produktenquantum erzielen; dagegen würde das Defizit in der Getreideproduktion sich vergrößern. Außerdem würden diese absolut höheren Roherträge nur zum Teil eine Vergrößerung des zur Ernährung der städtischen Bevölkerung verfügbaren Quantums bedeuten, da die vergrößerte landwirtschaftliche Bevölkerung auch natürlich einen größeren Eigenkonsum hätte.

Wir werden jedenfalls gut thun, uns mit dem Gedanken vertraut zu machen, daß mit der wachsenden Bevölkerung auch ein immer größerer Teil der notwendigen Produkte, die früher ausschließlich unsere Landwirtschaft lieferte, außerhalb der jetzigen Grenzen unseres Vaterlandes gebaut werden muß.

Eines aber sei noch aufs entschiedenste betont:

Die Pflege und Förderung der Landwirtschaft bleibt unter allen Umständen eine der wichtigsten Aufgaben jeder Wirtschaftspolitik. Auch wenn wir in Zukunft neue Wege einschlagen, müssen wir uns vor jeder Schädigung unserer Landwirtschaft hüten. Wir dürfen das schon infolge der Bevölkerungszunahme unheimlich anwachsende Defizit an agrarischen Produkten nicht noch künstlich durch den Ruin der Landwirtschaft ins Unermeßliche steigern, sondern haben im Gegenteil alles aufzubieten, um es nach Möglichkeit zu verringern.

Würde unsere Landwirtschaft ebenso stiefmütterlich behandelt wie die englische, würde ihre Jahresproduktion vielleicht auf den vierten Teil reduziert, so hätte Deutschland eine landwirtschaftliche Einfuhr von mehr als 7 Milliarden Mark, eine Gesamteinfuhr von mehr als 10 Milliarden — also weit mehr als Großbritannien jetzt überhaupt selbst im Generalhandel einführt — zur Erhaltung seiner heutigen Bevölkerung notwendig. Man braucht diese Zahl nur auszusprechen und an die Absatzschwierigkeiten jeder Exportindustrie zu denken, um zu begreifen, welches ungeheure Glück es für Deutschland ist, daß immer noch der überwiegende Teil seiner Güter innerhalb der Landesgrenzen produziert und ausgetauscht wird.

Es ist schlimm genug, daß unsere landwirtschaftliche Decke für den sich mächtig reckenden Körper des deutschen Volkes zu kurz geworden ist, das Uebel wird aber wahrhaftig nicht gebessert, wenn man noch ein Stück von der Decke abschneidet.

IV.

Die vorliegende Untersuchung hat sich bisher nur mit der Entwickelung der landwirtschaftlichen Einfuhr beschäftigt. Zum Verständnis unserer wirtschaftlichen Lage ist aber auch die Kenntnis der sonstigen Einfuhrbeziehungen und der Ausfuhrverhältnisse erforderlich, die im folgenden in Kürze erörtert werden sollen.

Zu der großen Klasse von Waren, die im Wettbewerb mit der heimischen Urproduktion eingeführt werden, gehören außer den land- und forstwirtschaftlichen Produkten auch eine Reihe von Erzeugnissen des Bergbaus und die Erträge der Fischerei, namentlich der Hochseefischerei.

Trotz dem Mineralreichtum unseres Landes haben wir eine ziemlich große Mehreinfuhr von Erzen und rohen Metallen, da manche Metalle (wie Gold, Zinn) so gut wie gar nicht, andere (wie Eisen, Kupfer, Blei, Silber) nur in unzureichenden Mengen bei uns gewonnen werden. Namentlich in den letzten Jahren hat infolge des riesigen Aufschwungs der Industrie die deutsche Berg- und Hüttenproduktion fast nirgends ausgereicht. An Erzen und unedlen Metallen wurden 1898 für etwa 175 Millionen Mark eingeführt, wovon auf Rohkupfer über 80, auf Roheisen annähernd 60 Millionen entfielen. Hierher zu rechnen wäre auch der zu industriellen Zwecken dienende Teil der Goldeinfuhr, der sich auf kaum weniger als 50 Millionen Mark veranschlagen läßt. An Braunkohle haben wir eine bedeutende Mehreinfuhr (1898: 56 Millionen); da-

gegen an Steinkohlen eine große Mehrausfuhr (1898: 90,7 Millionen).

Die deutsche Hochseefischerei hat sich erst nach 1870, namentlich aber im letzten Jahrzehnt entwickelt. Freilich ist sie noch immer recht klein. Der Bruttowert der Jahreserträge aus der Seefischerei stellt sich auf etwa 20 Millionen Mark, während die Einfuhr an frischen und gesalzenen Fischen, Heringen, Austern, Hummern, Thran, Walfischbarten 1898 mehr als 80 Millionen Mark betrug. Allein für Heringe werden jährlich noch etwa 30 Millionen Mark ans Ausland gezahlt, während unsere 90 Heringslogger 1898 nur für etwa 2½ Millionen Mark gefangen haben. Die bisherige günstige Entwickelung unserer Hochseefischerei läßt aber eine endliche Emanzipation vom Auslande erhoffen. Jedenfalls sollte diesem nicht unwichtigen Zweige der nationalen Urproduktion jede nur mögliche Förderung zu teil werden.

Wenden wir uns nunmehr der zweiten großen Klasse von Urprodukten zu. Unter den Waren, die im Inlande aus klimatischen Gründen nicht erzeugt werden können[1]), stehen in erster Linie die sogenannten Kolonialprodukte, Kaffee, Kakao, Thee, Reis, Pfeffer und andere Gewürze, Südfrüchte rc.; da der Rübenzucker den Rohrzucker völlig verdrängt hat, so ist Zucker für uns aus der Reihe der Kolonialwaren ausgeschieden. Die Mehreinfuhr von Kolonialwaren hat sich dem Quantum nach beständig gesteigert, ist aber in den letzten

---

[1]) Die Scheidung zwischen den beiden großen Warengruppen läßt sich aus naheliegenden Gründen nicht exakt durchführen.

Jahren infolge des rapiden Sinkens der Kaffeepreise dem Werte nach im ganzen bedeutend zurückgegangen; einschließlich des Petroleums stellte sie sich 1898 auf rund 350 Millionen Mark, während sie 1896 etwa 400 Millionen betrug. Mehr als 1/3 Milliarde wird also jetzt für Waren ausgegeben, die unseren Großvätern noch als Luxusartikel galten, soweit sie ihnen, wie Mineralöl, nicht ganz unbekannt waren. Jetzt aber sind sie zum unentbehrlichen Bedürfnis der breitesten Schichten des Volkes geworden; ihrer entraten zu müssen, würden diese als Erniedrigung ihres standard of life empfinden.

Noch wichtiger sind in dieser Klasse die Rohstoffe der verschiedenen Industrien. Obenan steht auch hier die Textilindustrie, die schon vorher mit ihrem großen Bedarf an ausländischer Schafwolle und ausländischem Flachs und Hanf ꝛc. an der Spitze marschierte. Von Rohprodukten, die im Inlande nicht erzeugt werden, braucht die Textilindustrie namentlich Baumwolle (ca. 220 Millionen), Seide (ungefähr 110—120 Millionen) und Jute (32 Millionen Mark); rechnen wir hierzu noch Baumwollengarn (34 Millionen), so kommen wir auf rund 400 Millionen Mark. Die Textilindustrie bezog 1898 im ganzen für beinahe 750 Millionen Mark Rohstoffe und Halbfabrikate aller Art aus dem Auslande, die ungefähr neun Zehntel ihres ganzen Rohstoffbedarfs ausmachen werden.

Aber auch andere Industrien sind im hohen Grade von der Zufuhr von Rohstoffen abhängig, die ganz außerhalb des Bereichs unserer Urproduktion liegen. So namentlich die weltbeherrschende deutsche chemische

Industrie, deren jährliche Mehreinfuhr von Rohstoffen 138 Millionen betrug, von denen etwa 60 Millionen Mark auf den schon bei den Düngemitteln erwähnten Chilesalpeter entfallen; ferner die Kautschukindustrie, die 1896 für 29, 1898 aber schon für 44 Millionen Mark Kautschuk und Guttapercha aus dem Auslande bezog; weiterhin die Industrie der Oele, fetten Oele und Mineralöle, die neben dem schon erwähnten Petroleum und den in Ländern der gemäßigten Zone erzeugten Oelfrüchten auch tropische Produkte Palmkerne, Baumwollsamenöl ꝛc.) in sehr bedeutendem Umfange verarbeitet [1]).

Selbst diejenigen Industrien, die überwiegend auf der deutschen Urproduktion beruhen, benötigen fast sämtlich Rohstoffe, die bei uns nicht gewonnen werden, in mehr oder weniger großem Umfange zur Ergänzung. So braucht die Industrie der Steine und Erden Alabaster, Marmor und andere Steinarten, die Industrie der Holz- und Schnitzstoffe neben dem eingeführten Nutzholz der gemäßigten Zone auch exotische Hölzer (Mahagoni-, Olivenholz ꝛc.), sowie Elfenbein u. a. m., die Lederindustrie Quebrachoholz und sonstige Gerbstoffe, ferner Felle von Pelztieren ꝛc., die Bekleidungsindustrie Vogelbälge, Schmuckfedern ꝛc., die Industrie der Schmuckwaren neben den Edelmetallen auch Edelsteine, Korallen ꝛc.

Im ganzen dürfte sich die Mehreinfuhr von Kolonialwaren, exotischen Rohstoffen und Halbfabrikaten

---

[1]) Da die Rückstände der Oelfabrikation meist als Viehfutter verwandt werden, schon teilweise oben erwähnt.

sowie von Bergwerksprodukten und Fischen auf annähernd 1½ Milliarde belaufen; rechnen wir hierzu noch die 2¼—2½ Milliarden Mark für landwirtschaftliche Produkte der gemäßigten Zone, so erhalten wir eine Gesamteinfuhr von etwa 3¾—4 Milliarden Mark, die für uns absolut unentbehrlich ist. Zur Ergänzung unserer eigenen Urproduktion (Landwirtschaft, Bergbau, Fischerei) dienen zwei Drittel der ganzen Mehreinfuhr, auf die Klassen der Kolonialwaren und exotischen Rohstoffe entfällt nur ein Drittel, während 1849 umgekehrt auf die erste Klasse nur ein Fünftel, auf die anderen aber vier Fünftel gekommen waren. Die deutsche Volkswirtschaft braucht einen jährlichen Zuschuß von mehr als 3¼ Milliarden Mark land- und forstwirtschaftlicher Produkte, von denen etwa eine Milliarde auf Produkte der heißen Zone entfällt.

Die Einfuhr erfolgt, wie die beiden erwähnten Denkschriften des Reichsmarineamts über die deutschen Seeinteressen zeigen, größtenteils auf dem Seewege; 1898 kamen schon nahezu drei Viertel (73 %) der ganzen Einfuhr auf dem Wasserwege nach Deutschland. Wie ein Vergleich mit dem Anfang der achtziger Jahre zeigt, geht die Tendenz dahin, den Seeimport mehr und mehr in den Vordergrund zu drängen.

Die in Konkurrenz mit unserer Land- und Forstwirtschaft eingeführten Produkte, namentlich Getreide, Holz, Pferde, Rindvieh, Eier 2c., stammen zwar zum größten Teil aus den europäischen Nachbarländern, aus Rußland, Skandinavien, den Balkanstaaten und Oesterreich-Ungarn, gelangen aber doch meist auf dem Seewege zu uns; die übrigen Einfuhrartikel, die Kolonial-

waren, die industriellen Rohstoffe gehören überwiegend schon ihres Ursprungs wegen dem Ueberseehandel an. Die Rohstoffe unserer wichtigsten Industrie, der Textilindustrie, werden fast ausschließlich auf dem Seewege eingeführt. Auch Viehfutter und Düngemittel kommen ganz überwiegend aus überseeischen Ländern.

Um die volle Bedeutung dieser Rieseneinfuhr richtig zu würdigen, darf man niemals vergessen, daß von ihr ein großer Teil unseres Volkes direkt in seiner Ernährung abhängt, daß auf ihr unsere wichtigsten Industrien vollständig aufgebaut sind, daß sie aber auch für die Viehhaltung in unserer Landwirtschaft von steigender Bedeutung wird, und daß sie uns gleichzeitig alle für einen gewissen Komfort und eine verfeinerte Lebensführung unerläßlichen Artikel liefert.

Ohne die Einfuhr von Wolle, Baumwolle, Seide, Flachs, Hanf und Jute müßte unsere große Textilindustrie, in der nach der Gewerbe- und Berufszählung von 1895 993000 Personen thätig sind, von der einschließlich ihrer Angehörigen 1900000 Menschen ihren Unterhalt ziehen, ihre Arbeit fast ganz einstellen. Ohne die Textilwaren müßten auch die zahllosen Schneider und Schneiderinnen, die Näherinnen, die Hut- und Mützenmacher ꝛc. feiern. Von den 750 Millionen Rohstoffen und Halbfabrikaten der Textilindustrie hängt die direkte Beschäftigung von etwa 2 Millionen Erwerbsthätigen, die direkte Existenz von 4 Millionen Menschen ab! Ohne die Einfuhr von Häuten und Fellen müßte der größte Teil der Erwerbsthätigen in der Lederindustrie (160000), in der Schuhmacherei (388000), in der Handschuhmacherei und Kürschnerei ꝛc. ihre

Thätigkeit aufgeben; es sind wieder 1½ Millionen Menschen, für deren Existenz die Einfuhr von Häuten und Fellen eine entscheidende Bedeutung hat. Auch die chemische Industrie und die Industrie der Fette und Oele (173000 beschäftigte Personen, mit Angehörigen 424000 Personen) könnten ohne ausländische Rohstoffe nur einen geringen Teil ihrer Produktion aufrecht erhalten. Ohne die Einfuhr von Zinn, das uns ganz fehlt, ohne den Import von Kupfer, das wir gegenwärtig zu drei Vierteln, und von Eisen, das wir wohl zu mehr als einem Drittel des Bedarfs aus dem Auslande beziehen, würde die Metallindustrie und die auf ihr basierte Industrie der Maschinen und Instrumente und des Schiffbaus (zusammen 1¼ Millionen beschäftigter Personen, mit Angehörigen 3,2 Millionen) sicherlich nicht die Hälfte ihrer gegenwärtigen Produktion aufrecht erhalten können. Nicht viel geringer würde die Produktionseinschränkung in der Holzindustrie (600000 Beschäftigte, mit Angehörigen 1,6 Millionen) werden, da etwa zwei Fünftel des Bedarfs an gewöhnlichem Nutzholz und außerdem große Mengen fremdländischer Hölzer eingeführt werden; durch einen Holzmangel würde direkt auch die Zimmerei (133000 Beschäftigte, überhaupt 583000 Personen), indirekt aber auch das ganze Baugewerbe stark in Mitleidenschaft gezogen.

Zu den genannten Industrien, die 1895 4,7 Millionen beschäftigten und überhaupt 11,2 Millionen Menschen ernährten, kommen dann noch große Teile der Nahrungs- und Genußmittelindustrie hinzu. Ohne ausländische Einfuhr auf ein Minimum ihrer Produktion reduziert wäre die Tabakindustrie mit 153000 Beschäftigten und

274000 Erwerbsthätigen und Angehörigen; völlig unmöglich wäre die Kakao- und Schokoladefabrikation (9000 Beschäftigte), erhebliche Einschränkungen müßte der Brauereibetrieb erfahren, der große Quantitäten Malz und Gerste aus dem Auslande bezieht; auch in die Müllerei, Bäckerei und Konditorei würde namentlich der Mangel an Weizen, aber auch der von Roggen sehr störend eingreifen. Faßt man alles zusammen, so sind rund zwei Drittel unserer ganzen industriellen Bevölkerung (8 Millionen Beschäftigte, 20,3 Millionen Erwerbsthätige und Angehörige) in ihrer Arbeitsgelegenheit ganz oder großenteils von der Zufuhr ausländischer Rohstoffe abhängig. Und selbst der Landwirtschaft würde das Ausbleiben der großen Einfuhr von Viehfutter und Düngemitteln rc. nicht unerhebliche Schwierigkeiten bereiten.

5½ Milliarden Gesamteinfuhr, fast 4 Milliarden absolut unentbehrlichen Einfuhrbedarfs von Rohstoffen, Halbfabrikaten und Lebensmitteln, die zumeist auf dem Seewege erfolgt! Welches entsetzliche Elend würde — vom dauernden Verluste unseres Außenhandels ganz zu schweigen — schon seine zeitweilige Unterbindung durch eine Blockade über Deutschland verhängen!

V.

Die Einfuhr ist nur möglich, wenn wir in der Lage sind, die eingeführten Waren zu bezahlen. Die Bezahlung erfolgt in der Hauptsache im Wege der Ausfuhr, besonders von *Fabrikaten*, daneben aber auch von solchen Rohstoffen, welche unsere Urproduktion,

namentlich der Bergbau, in einer den inneren Bedarf übersteigenden Menge hervorbringt.

Die Reichsstatistik gibt für 1898 folgende Hauptbilanz unseres Spezialhandels:

	Einfuhr	Ausfuhr
Rohstoffe für Industriezwecke .	2246,5 Mill.	856,4 Mill. Mark
Fabrikate	1015,1 „	2396,1 „ „
Rohstoffe u. Fabrikate zusammen	3261,6 Mill.	3252,5 Mill. Mark
Nahrungs- u. Genußmittel, Vieh	1819,1 „	504,1 „ „
Edelmetalle	359,0 „	254,0 „ „
Spezialhandel überhaupt	5439,7 Mill.	4010,6 Mill. Mark

Die Ausfuhr hat somit zur Bezahlung unseres Bedarfs an ausländischen Produkten nicht hingereicht; die riesige Differenz (1429 Millionen Mark) mußte aus den anderweitigen Bezügen unserer Volkswirtschaft, aus den Reedereieinnahmen und den Zinsen der im Auslande angelegten deutschen Kapitalien gedeckt werden.

An unserer Rohstoffausfuhr ist in hohem Grade der Bergbau beteiligt, der namentlich Steinkohlen (Ausfuhr 160 Millionen Mark), unedle Metalle, Salz, gewisse Steinarten 2c. ans Ausland liefert. Von der landwirtschaftlichen Ausfuhr ist schon oben die Rede gewesen. Unter den aus Agrarprodukten erzeugten Fabrikaten steht die große Zuckerausfuhr (212 Millionen Mark) obenan; sie ist freilich nur durch das Exportprämiensystem zu ihrer heutigen Ausdehnung gebracht, und es steht zu befürchten, daß sie wegen der erbitterten Konkurrenz anderer Länder schließlich das Schicksal der Branntweinausfuhr teilen wird.

Günstiger haben sich, namentlich seit 1894, die übrigen Industrien entwickelt. Zwischen 1894 und 1896 ist die Ausfuhr von Fabrikaten von 1879,4 auf 2301,2 Millionen

Mark, die Ausfuhr von industriellen Rohstoffen von 668,1 auf 773,2 Millionen Mark gestiegen. Bis 1898 hat sich freilich die Fabrikatenausfuhr nur auf 2396,1 Millionen erhöht, während die Rohstoffausfuhr auf 856,4 Millionen gestiegen ist; wesentlich höhere Werte der Fabrikatenausfuhr weist dann allerdings wieder das abgelaufene Jahr (1899) auf. Das ist gewiß eine sehr erfreuliche Entwickelung, aber leider ist es fraglich, ob sie von langer Dauer sein wird. Denn während der Import mit großer Stetigkeit wächst, bewegt sich der Export in ununterbrochenen Schwankungen. Man braucht nur den Außenhandel Deutschlands in seiner Entwickelung während eines längeren Zeitraumes zu verfolgen, und man wird die Hoffnungen auf seine ungestörte Entwickelung in der Zukunft erheblich herabstimmen müssen.

Von 1889—1898 ist die Fabrikatenausfuhr von 2098,7 auf 2396,1 Millionen Mark, also um nicht ganz 300 Millionen gestiegen; da gleichzeitig auch die Einfuhr von Fabrikaten zugenommen hat, so stellt sich die Zunahme der Mehr*ausfuhr* von Fabrikaten auf 279 Millionen Mark. In dem selben Zeitraum hat sich jedoch die Mehreinfuhr von Rohstoffen und Nahrungsmitteln von 1931 auf 2705, also um 774 Millionen Mark gesteigert, so daß die Unterbilanz im Warenhandel von 824 auf 1320 Millionen, also um rund ½ Milliarde zugenommen hat. Zur Erhaltung des Gleichgewichts in unserer Volkswirtschaft werden also unsere sonstigen Bezüge (Reedereieinnahmen, Zinsen) immer wichtiger. Vergleicht man die soeben für das Jahr 1898 mitgeteilten Zahlen der Einfuhr und Ausfuhr von industriellen Rohstoffen und Fabrikaten miteinander, so sieht man,

daß die Ausfuhr nicht einmal ganz hinreichte, um die entsprechende Einfuhr zu bezahlen, so daß die gesamte Mehreinfuhr von Nahrungsmitteln und Vieh (1315 Millionen Mark)[1]) aus den anderweitigen Bezügen unserer Volkswirtschaft gedeckt werden mußte.

Die ganze Bedeutung dieser Thatsache wird uns erst klar, wenn wir aus der analogen Situation Englands erkennen, daß wir es hier mit einer für hochindustrielle Länder typischen Entwickelungstendenz zu thun haben. Auch in England ist die Einfuhr, wenn auch mit großen Schwankungen, ununterbrochen gestiegen und infolge der Zerstörung der englischen Landwirtschaft mit einem Gesamtbetrage von 7—8 Milliarden noch wesentlich höher als bei uns. Die englische Ausfuhr hat sich noch erheblich ungünstiger als die deutsche entwickelt; sie stagniert schon seit den siebziger Jahren vollständig, sich mit unaufhörlichen Schwankungen zwischen 4¼ und 5 Milliarden Mark bewegend, sie ist also, wie man sieht, nicht mehr wesentlich größer als der deutsche Export. Auch in England ist es die Exportindustrie par excellence, die Textilindustrie, die sich in besonders schlechter Lage befindet. Die Unterbilanz des englischen Warenhandels ist ebenfalls ständig gewachsen; sie betrug in den sechziger Jahren nur etwas über 1 Milliarde, Anfang der achtziger Jahre etwa 2 Milliarden, in den letzten drei Jahren (1896—1898) bereits über 3 Milliarden Mark. Auch für England wird also seine Stellung als Gläubigerstaat und die großen Frachteinnahmen

[1]) Einschließlich des Rests der Rohstoffeinfuhr (9 Millionen) und der Mehreinfuhr von Edelmetallen betrug die ganze Unterbilanz, wie schon erwähnt, 1429 Millionen Mark.

seiner Handelsflotte immer wichtiger zur Erhaltung seines volkswirtschaftlichen Gleichgewichts.

Besonders beachtenswert ist außerdem die Thatsache, daß unsere älteste und größte Industrie, die Textilindustrie, keine Fortschritte gemacht, sondern im Gegenteil eine bedeutende Einbuße ihres Fabrikatenexports erlitten hat (Ausfuhr 1889: 914,2, 1898: 762,8 Millionen Mark); dabei betrug ihre Fabrikatenausfuhr schon 1881—1883: 817,9 Millionen Mark. Auch unsere hochentwickelte Lederindustrie hat im gleichen Zeitraum einen nicht unbedeutenden Rückgang der Ausfuhr von Fabrikaten erfahren, die von 203,7 auf 185,6 Millionen Mark gefallen ist, während sie sich 1881—1883 auf 191,2 Millionen Mark stellte. Dabei hat in beiden Industrien die Einfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten infolge des erhöhten inländischen Bedarfs und wegen des Rückgangs der deutschen Schafzucht sich ganz bedeutend vergrößert.

Ueber den Stand der Einfuhr und Ausfuhr von Fabrikaten unserer Exportindustrien im Jahre 1898 gibt die folgende Tabelle Aufschluß:

	Ausfuhr	Einfuhr	Mehrausfuhr
	in Millionen Mark		
1. Textilindustrie (einschließlich Kleiderfabrikation) . . .	762,8	406,0	356,8
2. Metallindustrie:			
a) einfach bearbeitete Gegenstände	140,6	11,1	129,5
b) Fabrikate	267,1	32,0	235,1
c) Eisenbahnfahrzeuge . .	25,5	4,6	20,9
d) Maschinen u. Instrumente	239,2	96,8	142,4
Metallindustrie	672,4	144,5	527,9

	Ausfuhr	Einfuhr	Mehrausfuhr
	in Millionen Mark		
3. Chemische Industrie . . .	339,2	104,6	234,6
4. Lederindustrie	185,6	107,5	78,1
5. Litteratur u. bildende Kunst	136,2	42,1	94,1
6. Stein-, Thon- und Glasindustrie	107,9	22,0	85,9
7. Kurzwaren, Schmuck und Spielzeug	106,5	21,5	85,0
8. Papierindustrie	80,8	8,4	72,4
9. Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	80,4	37,6	42,8
10. Kautschukindustrie	44,6	14,1	30,5

Unsere wichtigsten Exportindustrien sind also die Textilindustrie einschließlich der Kleiderfabrikation, die Metallindustrie mit der Industrie der Maschinen und Instrumente und die chemische Industrie. Die absolut größte Ausfuhr hat auch jetzt noch die Textilindustrie, während die größte Mehrausfuhr von Fabrikaten auf die Metall- und Maschinenindustrie entfällt. Die alles beherrschende Stellung, welche die Gewebeindustrie am Anfang und noch um die Mitte des Jahrhunderts inne hatte, ist allmählich immer bescheidener geworden.

Auch für unsere Ausfuhr ist der Seetransport von größter Bedeutung. Die Rohstoffe freilich, die wir ausführen, namentlich die Produkte des Bergbaues, gehen meist auf den Eisenbahnen, den Flüssen und Kanälen in unsere Nachbarstaaten. Aber unsere Fabrikate, die Waren unserer Exportindustrien werden zu etwa 70 % auf dem Seewege abgesetzt.

Die wichtigsten Exportindustrien sind gleichzeitig, wie wir wissen, größtenteils auf ausländischen Zufuhren aufgebaut. Derjenige Teil unserer Industriebevölkerung

aber, dessen Arbeitsgelegenheit nicht schon vom Import abhängt, sondern der ganz überwiegend inländische Rohprodukte verarbeitet, wie die Papierindustrie, die Stein-, Thon- und Glasindustrie, die Spielwarenfabrikation und die polygraphischen Gewerbe, ist in seiner Existenz von der dauernden Aufrechterhaltung unserer Ausfuhr abhängig, an der ferner der Bergbau wie auch die Landwirtschaft (hauptsächlich mit der großen Zuckerausfuhr) in hohem Grade interessiert sind.

Am Schlusse dieser eingehenden Erörterung, welche die unauflösliche Verknüpfung der deutschen Volkswirtschaft mit der Weltwirtschaft nach allen Richtungen hin dargelegt hat, kann die Antwort auf die Frage, ob Deutschland im Sinne der oben aufgestellten Definition als Industriestaat bezeichnet werden kann, weiter nicht zweifelhaft sein.

Deutschland ernährt ein Fünftel bis ein Viertel seiner Bevölkerung mit fremdem Getreide, es hat in allen Zweigen der Landwirtschaft ein beträchtliches Defizit zu decken; seine wichtigsten Industrien sind teilweise fast vollständig auf der Verarbeitung ausländischer Rohstoffe aufgebaut, die aber auch in den meisten übrigen Zweigen der gewerblichen Produktion nicht entbehrt werden können. Seinen Nahrungs- und Rohstoffbedarf kann es sich nur durch die Ausfuhr seiner hochentwickelten Exportindustrien und durch die Zinsbezüge seiner ausländischen Kapitalien verschaffen. Seine Bevölkerung ist fast zu zwei Dritteln nicht mehr landwirtschaftlich thätig. Noch hat es zwar eine bedeutende Landwirtschaft, noch ist es nicht in dem Maße, wie der erste Industriestaat der Welt, wie England, aus dem vaterländischen Boden entwurzelt und ausschließlich auf fremde Zufuhren gestellt. Unzweifel-

haft jedoch ist Deutschland schon in einem bedenklich hohen Grade der heimischen Muttererde entfremdet, unzweifelhaft verschiebt sich die Basis unserer Volkswirtschaft und damit unseres nationalen und politischen Daseins mehr und mehr vom sicheren Boden des uns gehörigen Gebietes fort und rückt hinaus in andere Länder, hinaus auf das Weltmeer! Aber nur das Volk kann ruhig schlafen, das die Grundlagen seiner Existenz, den Boden, auf dem sein Getreide gebaut wird und sein Vieh weidet, politisch beherrscht und unter dem sicheren Schutze seiner Kanonen weiß.

Alle großen Völker der Welt mit Ausnahme des deutschen haben das schon längst begriffen. Vor allem England ist seit jeher von dieser Ueberzeugung tief durchdrungen. Seine Kriegsflotte beherrscht alle Meere und sichert ihm die freie Einfuhr und Ausfuhr, ohne die es nicht leben kann; seine wichtigsten Nahrungsmittel und Rohstoffe liefert ihm Indien und seine Kolonien, mit denen es durch gemeinsame Sitte und Sprache und durch Bande des Blutes verbunden ist oder die ihm politisch vollständig unterworfen sind. England hat seine Landwirtschaft im Mutterlande zerstört, aber sie gleichzeitig in seinen Kolonien neu ins Leben gerufen, und es hat alles gethan, um seinen Seehandel vor gänzlichem Verluste wie vor zeitweiliger Unterbindung zu bewahren.

Wir aber haben nirgends ein unbedingt sicheres Absatzgebiet, das gleichzeitig das Defizit unserer Urproduktion decken könnte. Wir haben uns ohne genügende Rüstung hinausgewagt auf das Meer, ohne im stande zu sein, die für uns ebenfalls absolut unentbehrliche Ausfuhr und Einfuhr vor Störungen zu sichern. Bei

der ungeheuren Abhängigkeit unserer Volkswirtschaft vom auswärtigen Handel kann es kaum zweifelhaft sein, daß eine länger dauernde Blockade Deutschland unter allen Umständen zur Unterwerfung zwingen würde. Der Feind, der das weiß, wird nicht dulden, daß unser Handel über Antwerpen und Rotterdam gehe; er wird sich durch die Neutralität so schwacher Staaten, wie Belgien und Holland, durch die juristischen Zwirnsfäden des Völkerrechts, wahrhaftig nicht abhalten lassen, Deutschland an seiner verwundbarsten Stelle zu treffen.

Was der englische Freihändler und Friedensapostel Cobden 1864 von England schrieb [1]), das gilt mutatis mutandis jetzt auch von Deutschland: „Nahrung und Subsistenz für fast die Hälfte unserer Bevölkerung beziehen wir von fremdher, mehr als die Hälfte des Rohmaterials, das unsere Fabrikanten brauchen, ist fremden Ursprungs. Wenn ein Feind so seegewaltig ist, daß er überhaupt an Landung denken kann, dann kann er uns schon durch die Blockade zur Aushungerung und Unterwerfung bringen. Er wäre ein Thor, überhaupt erst Landungsversuche zu machen.... Die Flotte ist die Lebenskraft der Nation, von ihrer Disziplin und Wirksamkeit hängt in letzter Linie der Bestand der Nation ab."

VI.

Wer sich nicht in kurzsichtigem Optimismus durch den momentanen Aufschwung täuschen läßt, wird die Zukunft der deutschen Exportindustrie nicht in allzu

---

[1]) Vgl. Sozialistische Monatshefte, 1900, Februarheft, S. 91.

rosigem Lichte erblicken. Die Textil- und Lederwaren-ausfuhr ist beständig zurückgegangen, die Branntwein-ausfuhr hat ganz aufgehört, Zucker wird ans Ausland verschleudert, auch die Eisenausfuhr ist vielfach künstlich forciert worden: das sind wirklich keine günstigen Symptome. In den Ländern, aus denen wir unsere Rohstoffe und Nahrungsmittel beziehen, wächst unter dem Schutz eines Systems von hohen Zöllen eine treibhausartig entwickelte Industrie empor, die den größten Teil des Bevölkerungsnachwuchses aufnimmt. Nordamerika und Rußland werden in nicht ferner Zeit von unserer Industrie gänzlich unabhängig sein. Selbst wenn beide Staaten dann noch einen Ueberschuß von Nahrungsmitteln haben sollten, was jedoch wegen ihrer vergrößerten eigenen Industriebevölkerung nicht wahrscheinlich ist, werden wir in ihnen keine Abnehmer für unsere Fabrikate finden und so auch ihre Urprodukte nicht erhalten. Beide Länder lieferten uns aber 1898 29,5 % unserer Einfuhrartikel und nahmen 18,5 % unserer Ausfuhr auf, während wir 1896 erst 27 % von ihnen bezogen und noch 20 % an sie absetzten. Auch in Indien und Japan, in Ländern geringerer Löhne und billigerer Lebensmittel, wächst eine eigene Industrie empor; namentlich die Textilindustrie entwickelt sich neben den Produktionsstätten ihrer Rohstoffe mit großer Geschwindigkeit, da auch das Arbeitermaterial sich als durchaus geschickt und anstellig erweist. Sollte auch noch China in die Reihe der Industriestaaten eintreten, so wird es sich ebenfalls zuerst eine eigene Textilindustrie schaffen, die die europäische Ausfuhr auf allen dritten Märkten erdrücken wird.

Die Erkenntnis der prekären Lage unserer Exportindustrie hat eine gänzlich unhaltbare Theorie gezeitigt, die in mannigfaltigen Formen auftritt, deren Kern aber in folgenden Worten enthalten ist, die einem Aufsatz eines ihrer Vertreter (Dr. F. Oppenheimer) entnommen sind: „Das gesamte System, aus dem der Exportindustrialismus als bittere Notwendigkeit folgt, muß und kann verbessert werden. Unsere Industrie verkauft ins Ausland, weil sie im Inlande keinen Absatz findet. Sie würde gern auf den Export verzichten, wenn sie ihre gesamte Produktion im Binnenmarkte absetzen könnte. Die Kaufkraft des Binnenmarktes kann nur gehoben werden, wenn die Kaufkraft der einzelnen Mitglieder der Volksmasse gehoben wird, d. h. der ländlichen und städtischen Lohnarbeiter und der Bauern. Die Krankheit ist die Unterkonsumtion der großen Masse, eines ihrer Symptome der Exportindustrialismus."

In dasselbe Horn stoßen die Sozialdemokraten und gewisse Vertreter der einseitig industrialistischen Richtung in der Nationalökonomie [1]), die uns raten, einfach die

---

[1]) Das Krasseste in dieser Hinsicht hat wohl neuerdings Dr. Goldstein geleistet, der uns als Ergebnis einer langen Untersuchung über „Berufsgliederung und Reichtum" die überraschende Mitteilung macht, daß der Schwerpunkt der englischen Volkswirtschaft im inneren Markt liege. „Böte die relativ hoch bezahlte Arbeiterklasse," so schreibt er unter völliger Verwechslung von Wirkung und Ursache wörtlich, „nicht einen gewaltigen, sich immer steigernden inneren Markt, so wäre über Englands Industrie und Landwirtschaft eine Krisis mit unübersehbaren Folgen herangebrochen." Damit ist aber auch nach seiner Ansicht „das Mittel gezeigt, der eventuellen Einschränkung auswärtiger Absatzgebiete wirksam zu begegnen". Weil also der auf Englands kommerzieller

Löhne zu erhöhen, um alle Absatzschwierigkeiten zu heben. Und wenn manche agrarischen Heißsporne uns erzählen, wir brauchten nur die Preise der landwirtschaftlichen Produkte zu erhöhen und die gestiegene Kaufkraft der Landbevölkerung würde der Industrie einen hinreichenden Ersatz für den Export geben, so ist das nur eine kleine Variation derselben bezaubernden Melodie.

Wer so argumentiert, kann sich die eigentliche Bedeutung der Exportindustrie niemals recht klar gemacht haben. Er betrachtet sie als Selbstzweck, während sie doch nur Mittel zum Zweck, nämlich zum Zweck der Bezahlung der Einfuhr ist. In der obigen Darstellung ist zur Erleichterung einer Kritik der exportfeindlichen Theorien die sonst so vernachlässigte Seite des Außenhandels, die Einfuhr, in den Vordergrund gestellt worden, um zu zeigen, mit welchem kolossalen Fehlbetrag das Konto der deutschen Urproduktion abschließt. Wer sich stets vergegenwärtigt, daß unserer Volkswirtschaft beinahe 4 Milliarden absolut unentbehrlicher Rohstoffe und Nahrungsmittel fehlen, wird sich durch die anfangs so verblüffende und unleugbar bestrickende Theorie vom allein seligmachenden „inneren Markte“ nicht mehr beirren lassen.

Eine Erhöhung der Löhne der Arbeiter kann nur die Verteilung der wirtschaftlichen Güter zwischen den einzelnen Klassen ändern, den Anteil der Arbeiterklasse

---

Weltherrschaft und seiner Exportindustrie basierende Reichtum auch das Einkommen der Arbeiter erhöht und dadurch natürlich einen anderen Teil der Industrie beschäftigt, so könnte ein Verlust der englischen Ausfuhr durch eine weitere Steigerung der Arbeitslöhne ausgeglichen werden!

auf Kosten der Kapitalisten und — wenn die Preise der Industrieprodukte durch die Lohnerhöhung steigen — auch auf Kosten der übrigen Klassen der Gesellschaft vergrößern. Eine Preiserhöhung der Agrarprodukte kann den Landwirten Vorteile verschaffen, aber ebenfalls nur auf Kosten der anderen Klassen, also in diesem Falle der ganzen städtischen Bevölkerung. Eine bloße Lohnerhöhung oder Preissteigerung verändert noch nicht das Gesamtquantum der Produkte; nur die Richtung der Produktion kann geändert, dieser Zweig des Wirtschaftslebens kann begünstigt, jener geschädigt werden, da die Bedürfnisse der einzelnen Klassen verschieden sind. Verschiebt sich das Gleichgewicht der wirtschaftlichen Macht zu Gunsten der Arbeiter, so werden die Luxusindustrien geschädigt, die für den Massenbedarf arbeitenden Gewerbe befördert und umgekehrt. Nur insofern die Lohnerhöhung oder Preissteigerung neue wirtschaftliche Kräfte auslöst und zur Bethätigung bringt, kann sie eine thatsächliche Erhöhung des Produktenquantums herbeiführen; es ist jedoch entschieden falsch, sich einzubilden, daß das jedesmal der Fall sein müsse. Es ist gewiß wünschenswert, die Roherträge unserer Landwirtschaft zu steigern, um unsere Abhängigkeit vom Auslande zu *verringern*; es ist aber thöricht, zu glauben, man könne diese Abhängigkeit durch eine bloße Entwickelung der Kaufkraft der Massen *aufheben*.

In der Lehre vom „inneren Markt" steckt unzweifelhaft ein durchaus berechtigter Gedanke, in ihrer üblichen Formulierung aber hat sie zur eigentlichen Basis die bekannte sozialistische Vorstellung, daß wir in einem Meere des Reichtums schwimmen und uns vor dem

Ueberflusse an Produkten gar nicht zu retten wissen. Man sieht auf der einen Seite, wie schwer unsere Exportwaren im Auslande abgesetzt werden können, und auf der anderen Seite die ungünstige materielle Lage weiter Schichten unseres eigenen Volkes: da liegt für den oberflächlichen Betrachter allerdings der gute Rat nahe, diese Exportwaren, welche die Leute im Auslande, die Neger, die Chinesen rc. gar nicht haben wollen, ihnen auch nicht aufzudrängen, sondern lieber damit die eigenen Volksgenossen glücklich zu machen. Wenn uns jene weisen Leute nur sagen wollten, wie wir uns die Rohstoffe für unsere Industrie und die Nahrungsmittel für die steigende Bevölkerung anders verschaffen können als eben im Eintausch gegen unsere Fabrikatenausfuhr! Die Absatzschwierigkeiten unserer Exportindustrie beweisen in der Hauptsache doch nur, wie schwer es jetzt schon ist, bei dem allgemeinen Wettrennen der industriellen Völker die erforderlichen Nahrungsmittel und Rohstoffe von den Ackerbaustaaten zu erlangen. Es heißt die Dinge auf den Kopf stellen, wenn man dabei von einem embarras de richesses redet! Es ist nicht eine wahnsinnige, rücksichtslose Profitgier, die unsere Exportindustrie geschaffen hat und weiter auszudehnen trachtet, es ist die eherne Notwendigkeit einer Volksvermehrung, wie sie die Weltgeschichte noch niemals gesehen hat. Sie treibt uns über die Weltmeere, sie zwingt uns, den Gefahren der Wüste und den Tücken wilder Völker zu trotzen. Mit fieberhafter Hast, mit Dampfschiffs-, mit Eilzugsgeschwindigkeit jagt der Reiter des Exportindustrialismus durch alle Länder und durch alle Zonen, aber post equitem sedet atra cura!

Auch die von jener Seite so oft und scharf getadelte Anlage deutschen (und überhaupt europäischen) Kapitals in fremden Ländern erscheint bei näherer Betrachtung als durchaus nicht so verwerflich, wie sie meist dargestellt wird.

Die sogenannten „exportkapitalistischen Staaten", England, Deutschland und Frankreich, die diesen Namen eigentlich ganz mit Unrecht führen, da sie durchweg durch einen stets zunehmenden Import charakterisiert sind [1]), können, wie schon erwähnt, das Gleichgewicht ihrer Volkswirtschaft nur durch die Zinsen ihrer im Auslande angelegten Kapitalien und durch ihre Reedereieinnahmen ꝛc. aufrecht erhalten. Es ist auch unleugbar vorteilhaft für uns, daß wir einen großen Teil unserer Einfuhr ohne entsprechendes Ausfuhräquivalent bekommen; erst die steigende Anlage deutscher Kapitalien im Auslande hat es uns ermöglicht, einen großen Teil unserer industriellen Arbeiterschaft für die Bedürfnisse des inländischen Marktes zu verwenden, statt ihn Exportgüter produzieren zu lassen. Die ungeheure Ausdehnung unserer Industrie, hinter der die Zunahme der Fabrikatenausfuhr weit zurückgeblieben ist, ist zum großen Teil nur durch die in Form von Nahrungsmitteln und Rohstoffen einströmenden Zinsen möglich geworden. Die Hebung der Lebenshaltung der breiten Massen, die Verbesserung ihrer Ernährung wie die Zunahme ihres Konsums an industriellen Erzeugnissen hängt aufs engste

---

[1]) Mit Recht erblickt E. v. Halle (Preuß. Jahrb. Bd. 96, S. 21) in dem beständigen relativen Zurückbleiben des Exports hinter dem Import ein für alle kapitalreichen Länder gültiges „ökonomisches Gesetz".

mit der Ausdehnung unserer in fremden Ländern angelegten Kapitalien zusammen, in denen ja nichts anderes als unser steigender volkswirtschaftlicher Reichtum zum Ausdruck kommt.

Schon jetzt sind nach der Denkschrift über die deutschen Seeinteressen etwa 12½ Milliarden Mark ausländischer Effekten in deutschen Händen. Außerdem sind in Handel und Industrie in überseeischen Ländern nach einer besondern amtlichen, auf Konsulatsberichten beruhenden Erhebung von 1897/98 noch etwa 7½ Milliarden Mark für die deutsche Volkswirtschaft werbend thätig, und zwar in Südamerika 2 Milliarden, in Mittelamerika, Mexiko und Westindien etwa 1 Milliarde, in den Vereinigten Staaten und in Kanada über 2 Milliarden, in Afrika im ganzen 1 Milliarde, in der Türkei und ihren Vasallenstaaten über 400 Millionen, in Ostasien 370 bis 400, in Britisch und Holländisch Indien, in Persien &c. 200—250, in Australien und Ozeanien 560—600 Millionen Mark. Aus diesen 20 Milliarden strömen der deutschen Volkswirtschaft mindestens 11—1200 Millionen Zinsen zu, die mit den Reedereieinnahmen (ca. 250 Millionen) gegenwärtig gerade hinreichen mögen, um unsere Mehreinfuhr an Nahrungsmitteln zu bezahlen.

Unter diesen Umständen ist der militärische Schutz unserer Kapitalsinteressen im Auslande, den natürlich nur eine starke Flotte gewähren kann, nicht nur für die betreffenden Kapitalisten und Kaufleute, sondern für die ganze deutsche Volkswirtschaft, besonders aber auch für die Industriearbeiter von der größten Bedeutung. Gegen böswillige Schuldner muß energisch eingeschritten

werden. Länder, die zu eigener geordneter Verwaltung sich als unfähig erweisen, müssen unter europäische Finanzkontrolle genommen werden, wie es England Aegypten gegenüber gethan hat.

Dabei soll selbstverständlich nicht geleugnet werden, daß diese Anlage deutschen Kapitals im Auslande auch zahlreiche Schattenseiten hat; sehr bedenklich ist sie namentlich dann, wenn sie zur selbständigen industriellen Entwickelung, zur wirtschaftlichen Emanzipation des betreffenden Landes führt, vor allem, wenn die deutschen Industriellen und Kapitalisten der Heimat entfremdet und Staatsangehörige des anderen Landes werden. Diese Gefahr ist natürlich am wenigsten vorhanden, auf je tieferer Kulturstufe das fremde Volk steht und je mehr es gelingt, die wirtschaftliche Machtstellung des deutschen Elements auch zur politischen auszugestalten.

Es sei hier noch ein kurzes Wort über den bekannten Vortrag von Professor Oldenberg „über Deutschland als Industriestaat" eingeschaltet. Oldenberg setzt die Gefahren, die das weitere Fortschreiten auf der Bahn des Exportindustrialismus mit sich bringt, sehr treffend auseinander; wenn er aber vor einer „kosmopolitischen Exportpolitik" warnt, und eine „auf Selbstbeschränkung gegründete nationale Unabhängigkeit" fordert, so muß ihm entgegengehalten werden, daß eine solche Selbstbeschränkung jetzt schon eine Unmöglichkeit geworden ist, auch wenn wir eine gewisse Dürftigkeit des Daseins, eine ländlich-einfache Kultur, die ihm als Ideal vorschwebt, in den Kauf nehmen wollten. Er unterschätzt die Abhängigkeit Deutschlands vom Auslande, da er

glaubt, daß nur etwa der 9. Teil unseres Volkes von fremder Nahrung lebe. Wäre das richtig, so verdiente die Forderung nationaler Selbstbeschränkung die größte Beachtung, da dieses kleine Defizit wohl durch energische Anstrengungen unserer Landwirtschaft gedeckt werden könnte. Wir haben aber gesehen, daß unser landwirtschaftliches Defizit schon ein Viertel unseres Bedarfs beträgt, daß Deutschlands Abhängigkeit vom Auslande weit größer und vielseitiger und nicht allein auf die Ernährung beschränkt ist, und damit erweist sich die Theorie der „nationalen Selbstbeschränkung“ auch in der Oldenbergschen Formulierung als undurchführbar [1]).

Exportindustrie und Kapitalienausfuhr sind für Deutschland mit seiner steigenden Bevölkerung nicht zu umgehen, wenn nicht ein großer Teil unseres Volkes direkt verhungern oder auswandern, der Rest aber vollständig verarmen soll. Gewiß bietet diese Entwickelung zahllose Schwierigkeiten und ladet unserem Volke ein unermeßliches Risiko auf. Wenn wir aber aus Furcht vor diesen Schwierigkeiten unsere Exportindustrie aufgeben wollten, so würden wir nicht klüger handeln als jener Mann, der sich aus Angst vor dem Tode selbst das Leben nahm. „Das Deutschland von heute muß über die See verkaufen oder untergehen,“ sagt der Franzose Marcel Dubois in seinem Buche „Kolonialsysteme und Kolonisationsvölker“. Wer die absolute Notwendigkeit

---

[1]) Uebrigens sind Oldenbergs Ausführungen nach der positiven Seite hin ziemlich unklar, da der äußerlich angehängte Schluß, in dem er erklärt, er wolle nicht den „Verzicht auf Weltpolitik, auf starke Flotte, auf Kolonien“, mit den Ausführungen des Hauptteils schwer zu vereinbaren ist.

unseres Imports zur Erhaltung unserer Existenz begriffen hat, dem muß die Hoffnung eines Teils der deutschen Sozialdemokraten, aus dem „bevorstehenden Zusammenbruche des Exportkapitalismus" werde die sozialistische Neuordnung aller Dinge hervorgehen, als geradezu absurd erscheinen.

Der Verlust unserer Exportindustrie würde die deutschen Arbeiterscharen nicht ins gelobte Land des Sozialismus führen, sondern sie massenhaft in den Hungertod treiben oder zur Auswanderung zwingen, um vor den Thüren fremder Nationen Arbeit und Brot zu erbetteln.

Der Zusammenbruch unserer Exportindustrie und damit der Verlust unserer Einfuhr würde neben dem Dreißigjährigen Kriege die furchtbarste Katastrophe der deutschen Geschichte sein, die das deutsche Volk für immer aus der Reihe der großen Nationen ausstreichen, vielleicht sogar sein politisches Sonderdasein vernichten und es der Knechtschaft Rußlands unterwerfen würde.

VII.

Die moderne ökonomische Entwickelung ist durch zwei große Thatsachen beherrscht: durch die Ausbildung einer wirklichen Weltwirtschaft und durch die weit vorgeschrittene Industrialisierung der alten Kulturstaaten. Wie der Begriff der Weltgeschichte, so wird auch der des Weltmarkts aus einem blassen Schemen zur lebendigen Wirklichkeit. Damit entstehen Abhängigkeitsverhältnisse zwischen den einzelnen Nationen, von einem Umfang und einer Tiefe, wie sie bisher in der Geschichte aller Zeiten

unerhört waren, die schon jetzt im Falle eines Krieges verhängnisvoll werden können, aber auch bei friedlicher Entwickelung schwere Gefahren in sich bergen. Niemals bisher haben sich ganze Völker in einer Situation befunden, wie heute England und Deutschland, deren Volkswirtschaft in so überaus großem Umfang auf ausländischen Zufuhren aufgebaut ist. Nur in den Stadtstaaten des Altertums, nur in den italienischen Kommunen des Mittelalters haben wir analoge Erscheinungen, und hier wie dort finden wir die städtische Politik von dem Bestreben beherrscht, durch Ausdehnung ihrer politischen Herrschaft, durch Einbeziehung großer landwirtschaftlicher Distrikte die allzu schmale Basis des wirtschaftlichen Körpers der Stadt zu erweitern.

Denselben Weg ist England, allen Theorien seiner manchesterlichen Oekonomen zum Trotz, von jeher gegangen, und es ist jetzt eifrig bemüht, seine Kolonien handelspolitisch eng mit dem Mutterlande zu einem Greater Britain zu verbinden. Auch Frankreich hat stets nach Kolonialbesitz gestrebt, obwohl das langsame Tempo seiner Volksvermehrung es hierzu nur in geringem Maße nötigte. In aller Stille hat es ein sehr bedeutendes Kolonialreich zusammengebracht und zollpolitisch mit dem Mutterlande vereinigt; wenn Frankreich alle Produktivkräfte dieses weiten Gebiets entwickelt, wird es nur noch in geringem Maße einer Ergänzung seiner Güterversorgung durch fremde Volkswirtschaften bedürfen. Augenscheinlich strebt überhaupt die wirtschaftliche Entwickelung der Herausbildung einiger großen geschlossenen Wirtschaftsgebiete zu. Auch Rußland und die Vereinigten Staaten umfassen so ausgedehnte und

über so verschiedene Breitengrade sich erstreckende Länderkomplexe, daß beide Staaten sicherlich ebenfalls in Zukunft alle nötigen Produkte innerhalb ihrer eigenen Grenzpfähle durch die Urproduktion erzeugen und durch die Industrie verarbeiten lassen können.

Wenn Deutschland nicht um seine Zukunft betrogen und nicht von den emporkommenden Großmächten des 20. Jahrhunderts zu einer Macht von sekundärer Bedeutung herabgedrückt werden, wenn es nicht durch den allmählichen Verlust seiner ausländischen Märkte wirtschaftlich verkümmern will, so muß es sich von der Ueberzeugung durchdringen, daß die Erweiterung des deutschen Wirtschaftsgebiets im Wege des Zollanschlusses einzelner Nachbarstaaten und durch Ausdehnung unseres Kolonialbesitzes die wichtigste Aufgabe der deutschen Wirtschafts- und Handelspolitik ist.

* * *

Groß und bedeutsam wie kaum jemals sind die Aufgaben der deutschen Politik im 20. Jahrhundert. Zahllose Schwierigkeiten türmen sich ihr entgegen, und schwach nur sind wir bis jetzt für sie gerüstet. Eine starke Kriegsmarine, die nötigenfalls auch einer Seemacht ersten Ranges entgegentreten kann, ist eine unerläßliche Vorbedingung für deutsche Größe und deutsche Wohlfahrt.

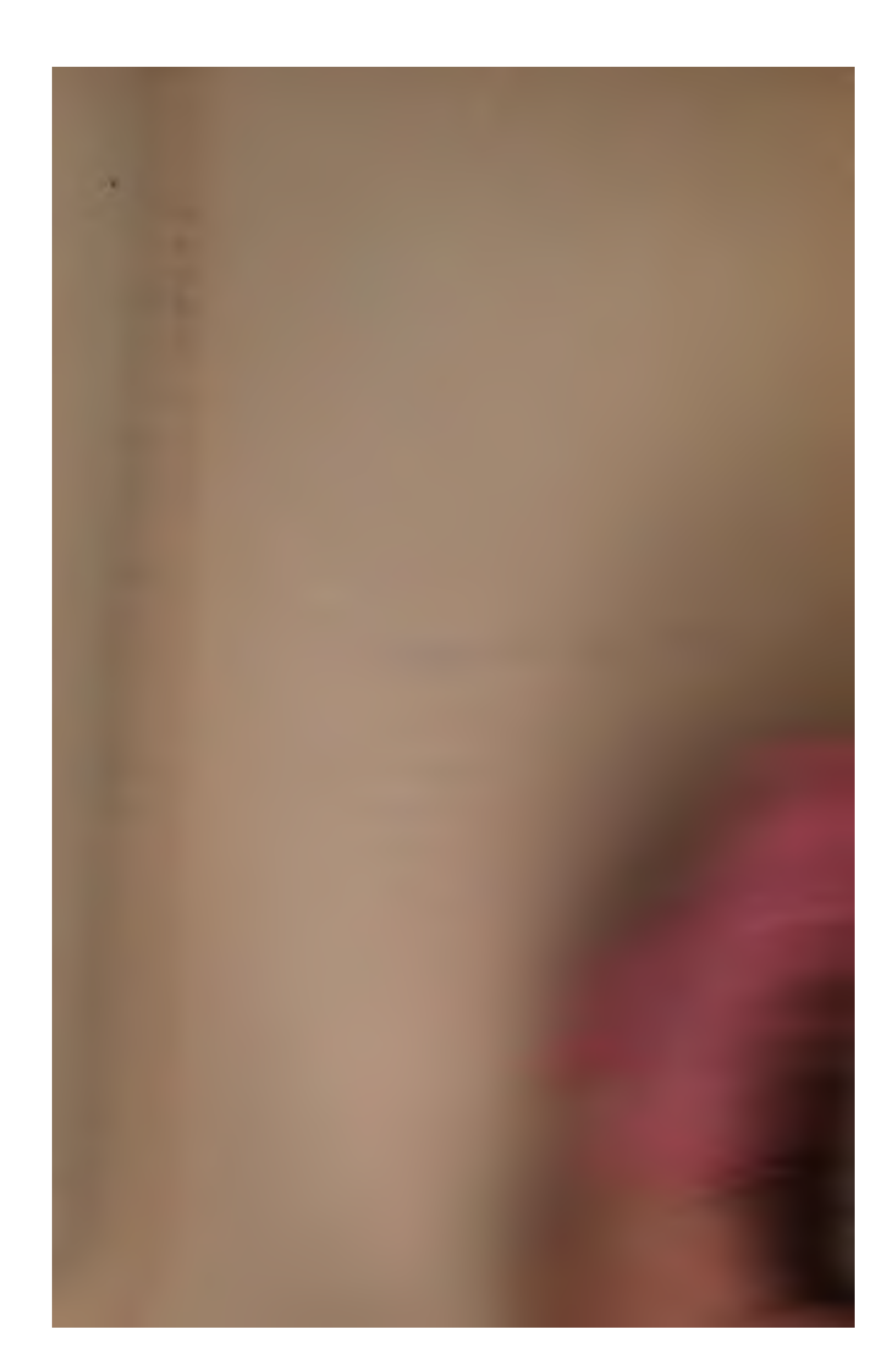
Der Inhalt der deutschen Politik erschöpft sich nicht darin, das Errungene zu erhalten. Ein großes Volk kann nicht allzu lange ungestraft einem politischen Quietismus huldigen. Neue positive Ziele winken uns jetzt, neue Bahnen hat Deutschland zu wandeln. Der

Schauplatz der Geschichte ist für uns nicht mehr allein das kleine Europa, das Weltmeer ist die wichtigste Arena der Völker geworden. Und Seemacht ist es, die jetzt mehr als jemals Völkergeschicke entscheidet.

„Wie das 16. und 17. Jahrhundert mit religiösen Kämpfen ausgefüllt waren, im 18. die liberalen Ideen zum Durchbruch kamen, wie das gegenwärtige Jahrhundert durch die Nationalitätenfrage charakterisiert erscheint, so sagt sich das 20. Jahrhundert für Europa als ein Jahrhundert des Ringens ums Dasein auf handelspolitischem Gebiete an.“ Mit diesen Worten hat der Leiter der auswärtigen Politik Oesterreich-Ungarns, Graf Goluchowski, schon vor zwei Jahren die Weltlage charakterisiert.

Kein lachender Tag goldenen Friedens dämmert herauf. Wie der Anfang des 19., so wird auch der Beginn des 20. Jahrhunderts heftige Kämpfe, folgenschwere Entscheidungen bringen. Deutschland wird seinen Platz an der Sonne, seinen Rang unter den Kulturnationen, seine wirtschaftliche und politische Bedeutung nur dann behaupten können, wenn das ganze deutsche Volk vom Kaiser bis zum letzten Arbeiter fest durchdrungen ist von der todesmutigen Gesinnung des alten Hanseatenwortes: Navigare necesse est, vivere non necesse.

Handels- und Machtpolitik



Handels- und Machtpolitik

Reden und Aufsätze

im Auftrage der „Freien Vereinigung für Flottenvorträge“

herausgegeben von

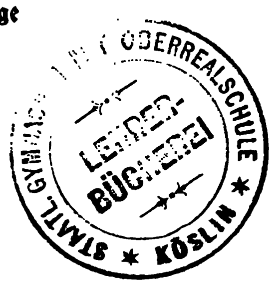
Gustav Schmoller · Max Sering
Adolph Wagner
ord. Professoren der Staatswissenschaften an der Universität Berlin

---

Zweiter Band

Zweite unveränderte Auflage





Stuttgart 1900
J. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger
G. m. b. H.



Handels- und Machtpolitik

Reden und Aufsätze

im Auftrage der „Freien Vereinigung für Flottenvorträge"

herausgegeben von

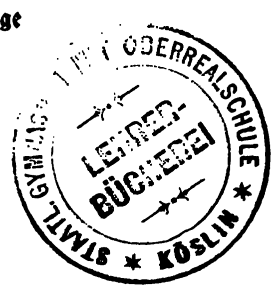
Gustav Schmoller · Max Sering
Adolph Wagner
ord. Professoren der Staatswissenschaften an der Universität Berlin

---

Zweiter Band

Zweite unveränderte Auflage





Stuttgart 1900
J. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger
G. m. b. H.

Druck der Union Deutsche Verlagsgesellschaft in Stuttgart

Inhalt.

Die Handelspolitik der Grossstaaten und die Kriegsflotte.

Vortrag
von
Max Sering.

Vortrag, gehalten am 14. Februar [illegible] in der Philharmonie zu Berlin, mit einigen Ergänzungen.

Kein Argument wird häufiger gegen die jetzt geforderte Verstärkung unserer Kriegsflotte geltend gemacht, als daß Deutschland ein reiches Land geworden sei, der deutsche Kaufmann unseren Namen in allen Breiten zu Ehren gebracht und die deutsche Ware über alle Meere getragen habe, ohne daß wir eine große Flotte besaßen. Ist es bisher auf diese Weise gegangen, warum sollte es nicht weiter gehen! Welche Veränderungen sind insbesondere seit zwei Jahren eingetreten, daß die damals für ausreichend erklärte Flotte auf einmal als zu klein erscheint? Die so sprechen, kennen vielleicht den äußeren Gang unserer wirtschaftlichen Entwickelung, sicherlich aber nicht die Bedingungen, aus denen sie erwuchs, und sie verkennen deshalb auch die große Tragweite, welche die weltgeschichtlichen Ereignisse der neueren und neuesten Zeit für uns besitzen.

Von jeher sind volkswirtschaftliche und staatliche Entwickelung miteinander Hand in Hand gegangen, und beide stehen unter dem Gesetz des Fortschreitens von engen zu weiten Räumen. So begann die Erhebung unseres Volkes aus dem Elend und der Armut, in die

es das staatenlose Chaos des ausgehenden Mittelalters versenkt hatte, mit der Ausbildung der größeren Territorialstaaten, steigerte sich zu einer kräftigeren und nachhaltigen Aufwärtsbewegung, als der deutsche Zollverein ins Leben trat, und eine fast stürmische Reichtumsentwickelung setzte mit der Begründung des Deutschen Reiches ein.

Ich muß es mir ebenso versagen, die neuerliche Steigerung der Leistungen auf allen Gebieten menschlichen Schaffens, die großartige Entfaltung der landwirtschaftlichen und industriellen Technik, die allgemeine Erhöhung der Lebenshaltung und Lebenskraft in unserem Volke zu besprechen, wie die Schatten, welche den Glanz dieser Entwickelung begleiteten. Nur eine Seite derselben bedarf hier einer näheren Betrachtung.

Seit den fünfziger Jahren ist, zunächst langsam, dann seit den siebziger Jahren immer rascher unsere Volkswirtschaft über den gesicherten Boden der Heimat hinausgewachsen. Unsere Industrie verarbeitet seitdem in steigendem Maße fremde Mineralien und sonstige Rohstoffe, und unsere Bevölkerung verbraucht immer mehr Nahrungs- und Genußmittel, die nicht auf deutscher Erde gewachsen sind.

Gegenwärtig führen wir alljährlich im Werte von 5½ Milliarden Mark Waren ein, exportieren deren für 4 Milliarden und decken die verbleibende Differenz aus dem Frachtgewinne unserer Handelsflotte und aus den Erträgen der deutschen Unternehmungen und Kapitalien, die heute in allen Teilen der Erde thätig oder werbend angelegt sind.

Es wäre falsch, wollte man glauben, diese Ent-

wickelung wäre unterblieben, wenn sich niemals jene schwere Konkurrenz eingestellt hätte, welche heute unsere Landwirtschaft schädigt. Denn 1. tritt der größere Teil der Waren, die wir einführen, gar nicht in Wettbewerb mit den Erzeugnissen unserer Landwirtschaft und 2. war Deutschland schon vor der Zeit, als sich die russische und amerikanische Konkurrenz ruinös geltend machte, ein Getreide importierendes Land. Wir führen schon seit Anfang der fünfziger Jahre mehr Roggen und seit der ersten Hälfte der siebziger Jahre mehr Weizen ein, als wir an das Ausland abgeben.

Das Anschwellen des Außenhandels würde ohne die landwirtschaftliche Preisdepression langsamer erfolgt sein; was aber den alten Zustand der annähernden wirtschaftlichen Selbstgenügsamkeit unseres Landes notwendig und unwiderruflich durchbrechen mußte, das war die rasche Zunahme unserer Bevölkerung, die Steigerung ihrer Bedürfnisse und die Entwickelung der Technik. Dadurch ist Deutschland in wenigen Jahrzehnten aus einem Staat von wesentlich binnenländischem Charakter zu einem echten Seestaat geworden. Die Eisenbahnen haben das Binnenland der Küste näher gerückt, alle Teile des Landes dem Welthandel als empfangende und gebende Glieder angeschlossen und so den kommerziellen Vorsprung großenteils ausgeglichen, den England durch seine wirtschaftsgeographische Lage und den Aufbau seines Gebiets bisher vor uns gehabt hatte. Immer breiter wird der Strom von Waren, der im Binnenlande von und zu den Häfen flutet, und mehr als zwei Drittel unseres Außenhandels bewegen sich auf dem Meere.

Sicherlich bieten nun Außenhandel und Seeschiff-

fahrt Deutschlands sehr erfreuliche Bilder nationaler Kraftentwickelung. Hamburg ist zum größten Hafen des europäischen Festlandes geworden. Deutschland hat die zweitgrößte Handelsflotte der Welt, unter deutscher Flagge vollzieht sich nicht bloß ein wachsender Teil unseres einheimischen Verkehrs, sondern auch desjenigen an den Küsten fremder Erdteile, wie Südamerika und Ostasien. Dank der Güte unserer Produkte, der Gewandtheit und Redlichkeit unserer Kaufleute, steht Deutschland unter allen Einfuhrländern an erster Stelle, selbst vor Groß-britannien, in allen unseren östlichen und nördlichen Nachbarländern: Oesterreich-Ungarn, Rußland und Skandinavien, nicht minder in der Schweiz und den Niederlanden, an zweiter Stelle, nämlich nächst Groß-britannien: in Italien, den Vereinigten Staaten, fast allen südamerikanischen Ländern, in Britisch-Indien, an dritter, nächst Großbritannien bezw. Frankreich und den Vereinigten Staaten: in Frankreich, England, Kanada, Australien und Kapland.

Aber die Voraussetzung und die Grundlage solcher Kraftentfaltung unserer Volkswirtschaft nach außen hin bildete ein bestimmtes System von handels- und macht-politischen Beziehungen, eine bestimmte Art der wirt-schaftlichen Arbeitsteilung unter den Völkern und Zonen, und in jeder dieser Richtungen sind neuerdings Ver-änderungen eingetreten, deren Bedeutung weit über den Interessenkreis des Seehandels und der Exportindustrie hinausgeht und große Entschlüsse fordert, wenn es uns gelingen soll, den errungenen Stand unseres Reichtums und unserer Kultur, unsere politische Stellung im Kreise der Nationen zu wahren.

Das bis vor kurzem herrschende, aber heute bereits stark erschütterte und abgebröckelte System der Handelspolitik kennzeichnet sich durch den Gedanken, daß die Völker auf den friedlichen Austausch der Produkte ihres Fleißes, auf gegenseitige wirtschaftliche Ergänzung angewiesen seien. Ich darf die Einflüsse, die dieses System schufen, rasch Ihrer Erinnerung zurückrufen.

England öffnete in den vierziger Jahren seine heimischen und kolonialen Märkte allen Völkern der Erde unter den gleichen Bedingungen wie seinen eigenen Unterthanen, und dies geschah selbstverständlich nicht irgend einer Theorie zuliebe, sondern in der klaren Erkenntnis, daß es unter den gegebenen Verhältnissen damit sein eigenes Interesse am wirksamsten förderte. Denn in zwei Jahrhunderten wenig unterbrochener Handels- und Kolonialkriege hatte es, gestützt auf seine Insellage, unter Ausnützung und Schürung des Hasses der europäischen Festlandsstaaten gegeneinander, sich zur unbestritten ersten Handels- und Kolonialmacht erhoben, seine Flagge in allen Erdteilen aufgerichtet und in dem großen Schlußakt jenes Eroberungszuges, in den Kriegen gegen Napoleon I., allen fremden Kriegs- und Handelsmarinen einen furchtbaren Schlag versetzt. Zerstörte es doch in dieser Zeit nicht weniger als 1110 Kriegsschiffe, und reihte es mehr als 4000 Kauffahrteischiffe als gute Prise seiner Handelsflotte ein. England hatte endlich seit dem letzten Viertel des 18. Jahrhunderts und während der Kontinentalsperre durch Ausbildung der Dampftechnik einen weiten industriellen Vorsprung vor allen Konkurrenten gewonnen. Unter solchen Verhältnissen verlor die ältere exklusive Handels-, Kolonial-

und Schiffahrtsgesetzgebung jeden Sinn, Englands Privatunternehmungen bedurften keines staatlichen Schutzes, jene Gesetze konnten durch den Widerstand, den sie hervorriefen, höchstens Schaden stiften, wie besonders der Abfall der Vereinigten Staaten gelehrt hatte. England war für einige Zeit gesättigt mit Land und Reichtümern, und aus dem Gefühl der Sättigung, der unbestrittenen Seeherrschaft und wirtschaftlichen Ueberlegenheit erwuchs die Freihandelstheorie und -praxis. Das wichtigste schien nun die ruhige Pflege des Außenhandels, der Ausbau und die Besiedelung der Kolonien. Man verlangte nach Frieden und friedlichem Warenaustausch, weil dabei jetzt mehr zu gewinnen war. Es konnte der Gedanke in England Platz greifen und theoretische Ausgestaltung finden: aller Streit unter den Nationen, alles kollektive Ringen um Macht und Besitz müsse und könne dem Wettkampf der Einzelnen und der Unternehmungen weichen.

Außerhalb Englands fand die Freihandelslehre, von Gelehrten und Ungelehrten in allen Zungen verkündet, die eifrigsten Anhänger unter den Landwirten. Denn mit der Entwickelung Englands zum reinen Industriestaat wurde es der Absatzmarkt für Weizen und Futterstoffe, Fleisch und Wolle des europäischen Festlandes, sowie für Baumwolle von Nordamerika, das bis Anfang der siebziger Jahre kein anderes großes Stapelprodukt lieferte. Die ungestörte Entwickelung dieses gewinnbringenden Austauschverkehrs mit England war eine Forderung des landwirtschaftlichen Klasseninteresses. Es war ein Kompromiß zwischen den landwirtschaftlichen Exporteuren und den unter dem englischen Mitbewerb

leidenden Industriellen, welcher die mäßigen, die Konkurrenz lediglich mildernden, aber keineswegs ausschließenden industriellen Schutzzölle des deutschen Zollvereins, ebenso die mäßigen Schutzzölle der Vereinigten Staaten von 1846 ins Leben rief und sie seit den sechziger Jahren auf ganz Europa mit Einschluß von Rußland übertrug. Die tropischen und subtropischen Gebiete der Erde glaubte man damals für alle Zeit dazu bestimmt, von Europa mit Fabrikaten der Großindustrie versorgt zu werden (Fr. List). So schien ein Glied genau sich zum anderen zu fügen, die ruhige Wohlstandsentwickelung aller Nationen gesichert. Alle Märkte standen dem geschickten und unternehmenden Fremdling mit geringen Erschwerungen offen, dabei wurden die fremden Waren auf Grund der Meistbegünstigungsklausel überall auf gleichem Fuß, in England ganz wie die einheimischen behandelt.

Der Freihandelsgedanke, die Vorstellung, daß aller Handel auf beiderseitigem Nutzen beruhe, konnte nicht ohne Bedeutung bleiben für die Beziehungen der Staaten zu einander überhaupt. Die Kreise, aus deren Interesse die Freihandelstheorie hervorgegangen war, die englischen Großindustriellen und Kaufleute, die seit der Parlamentsreform von 1832 die Herrschaft in England führten, waren aufrichtige Friedensfreunde, denn jeder Krieg konnte ihren höchst gewinnbringenden Handel lediglich stören. Eng berührte sich jene Theorie mit dem Ideenkreis des politischen Liberalismus, seinen weltbürgerlichen Neigungen, seinem Glauben an das Selbstbestimmungsrecht der Einzelnen wie der Völker.

Es war eine Anerkennung dieser Anschauung, als

England im Jahre 1863 auf seine Schutzherrschaft über die ionischen Inseln verzichtete, weil die Bevölkerung den Anschluß an Griechenland wünschte. Mit der gleichen Anschauung begründeten die liberalen Staatsmänner ihren Rückzug aus den von ihnen annektierten Burenrepubliken im Jahre 1852 und aus der — nach Entdeckung der Diamantfelder wiederum annektierten — Transvaalrepublik im Jahre 1881; lange Zeit gefielen sie sich in der Rolle der Beschützer aller aufstrebenden kleinen Nationalitäten. Gewiß enthielt die Verkündigung solcher großmütigen Politik stets ein gut Teil cant — von den hochtönenden Reden, mit denen Canning den Abfall Englands von der heiligen Allianz und die Förderung der Revolution in den spanischen Kolonien verteidigte, bis zu den edlen Worten Chamberlains, die den Rückzug Englands aus dem Transvaal nach der Schlacht am Majuba Hill mit dem Hinweis auf das Selbstbestimmungsrecht der holländischen Bauern rechtfertigten. Wie Canning seine wahren Absichten aufdeckte, als er im Jahre 1824 in einem Brief an Granville schrieb: „Spanisch-Amerika ist frei und wenn wir unsere Angelegenheiten nicht elend führen, ist es englisch" — so hat unlängst Lord Kimberley bekannt, daß Gladstone sich 1881 zur Nachgiebigkeit entschloß, nicht weil sich herausgestellt hatte, daß die Buren die Annexion verwarfen, sondern weil man einen Aufstand der Holländer in der Kapkolonie und die Beteiligung des Oranjefreistaats am Kriege fürchtete.

Aber schon in dem Gebrauch jener Phraseologie lag eine gewisse Anerkennung der Macht, welche die

liberale Auffassung von den internationalen Beziehungen in England — 1881 freilich nur noch in sehr abgeschwächtem Maße — besaß. Sie bewährte ihre Kraft namentlich in der Verleihung der fast vollständigen politischen, auch handelspolitischen Autonomie an die großen, der gemäßigten Zone angehörigen Siedelungskolonien von Kanada, Australien und Kapland. Man glaubte in der Zeit des freihändlerischen Liberalismus, daß alle derartigen Kolonien allmählich dem Zustande der Vereinigten Staaten entgegenreiften, und es sich darum handeln müsse, die schließlich unvermeidliche Loslösung vom Mutterlande möglichst schmerzlos zu gestalten.

Wie jedoch der Satz von der Gleichberechtigung aller Nationalitäten niemals im Vereinigten Königreiche selbst, d. h. gegenüber den Iren, praktische Geltung gewann, so beschränkte er sich im übrigen durchaus auf die weiße Rasse. Darum widersprach es auch nicht dem geltenden System, daß England in den Tropen seine Besitzungen fortgesetzt erweiterte, die Unterwerfung Ostindiens in blutigen Kriegen vollendete, die Erschließung Chinas erzwang und zahlreiche neue Etappen zur Sicherung des Weges nach Indien gewann.

Mit den europäischen Mächten kam es dadurch nicht in Konflikt. Denn lange Zeit nach den napoleonischen Kriegen hatte England keinen Mitbewerber um kolonialen Besitz ernstlich mehr zu fürchten, mit Ausnahme der seit den Tagen Peters des Großen unaufhörlich vordringenden russischen Macht. Es entspricht der Auffassung, welche die friedliche Grundstimmung Englands aus dem Gefühl seiner ungestörten Vorherrschaft und

seines freien Pirschrechts auf dem kolonialen Jagdgebiet der Erde ableitet, daß die englische Friedenspolitik gerade Rußland gegenüber versagte. Rußland ist der einzige Großstaat von höherer Zivilisation, mit dem England nach dem Pariser Frieden noch Krieg geführt hat. Den konsequenten Wortführern der freihändlerischen Kreise war der Krimkrieg freilich ein Greuel; bezeichnete ihn doch John Bright rundweg als Verbrechen. Der Einfluß dieser Kreise stand auf der Höhe in den sechziger und Anfang der siebziger Jahre, auf ihn war die Vernachlässigung der englischen Kriegsflotte seit jener Zeit zurückzuführen. Man konnte damals mit gutem Rechte glauben, die Aera der Handelskriege unter den Kulturstaaten wäre für immer vorüber.

Solange dieser Glaube herrschte, solange die Vorstellung von der friedlichen Verkehrs- und Wirtschaftsgemeinschaft der gleichberechtigten Völker für die Handels- und Machtpolitik der Großstaaten Maß und Richtung zu geben schien, konnte man auch in Deutschland den Besitz einer starken Flotte für ebenso überflüssig halten wie die ausschließliche Beherrschung überseeischer Gebiete. Bis vor kurzem waren es denn auch weniger wirtschaftliche Interessenten, die in dieser Eigenschaft für den Erwerb von Kolonien eintraten, als Patrioten, welche den Verlust von Hunderttausenden deutscher Auswanderer für unser Volkstum beklagten. Sie dachten nicht in erster Linie an gesicherte Rohstoff- und Absatzgebiete, sondern an Siedelungskolonien zur Aufnahme unseres Bevölkerungsüberschusses.

Die deutsche Kriegsflotte aber erschien groß genug, wenn sie uns in stand setzte, in wilden oder halbzivili-

sierten Ländern unsere Angehörigen und Schiffe, in einem Streit mit unseren Nachbarn die heimischen Küsten zu schützen und die Blockade zu erschweren.

Dies war der Standpunkt des Flottenplans von 1873 und auch noch desjenigen von 1897. Die Möglichkeit eines Angriffs großer Mächte, zu dessen Abwehr die Kraft unseres Landheers nicht wenigstens mittelbar hätte eingesetzt werden können, die Notwendigkeit, unter Umständen für die Wahrung deutscher überseeischer Interessen das Gewicht einer achtenswerten Seemacht mit in die Wagschale werfen zu müssen, kam nicht in Betracht. Es kann kaum wundernehmen, daß auch jetzt noch viele nicht zu dem Bewußtsein gekommen sind, wie weit dieser Standpunkt inzwischen durch die Ereignisse überholt worden ist.

Freilich schloß das alte Jahrhundert mit einer Friedenskonferenz, aber gerade sie fiel in die Mitte zwischen zwei Kriege, die den inzwischen stattgefundenen Wechsel in der politischen Lage deutlich zu machen sehr geeignet waren. Der amerikanisch-spanische und der englisch-transvaalische Krieg wurden und werden nicht, um irgend welche bedrohte Lebensinteressen der angreifenden Nation zu wahren, nicht um großer idealer Ziele willen, nach Art der Kriege um Italiens und Deutschlands Einheit geführt, auch handelt es sich nicht lediglich um die Eroberung und Erschließung halbzivilisierter Länder wie in den Kämpfen gegen Birma und China oder um den Erwerb menschenleerer Gebiete wie Floridas und der einst mexikanischen Territorien der Vereinigten Staaten. Durch jene Kriege wird Völkern europäischer Rasse und Zivilisation eine

fremde Herrschaft aufgedrängt, und der Kampf um die Herrschaft verquickt sich aufs engste mit demjenigen um ökonomische Vorteile und kapitalistische Expansion. Es sind echte Handelskriege nach Art derjenigen, die dem Zeitalter des Merkantilismus ihren blutigen Stempel aufdrückten und die holländische Kapkolonie und das französische Kanada der englischen Herrschaft unterwarfen. Die Reden von der Gleichberechtigung der Völker sind heute verstummt, unverhüllt wird das Recht des Stärkeren, die Bestimmung der „angelsächsischen Rasse" verkündet, die Welt zu beherrschen und auszubeuten, eine angeblich überlegene Kultur den anderen Völkern aufzudrängen.

Wer noch zweifelte, ob uns diese Dinge berührten, dem konnten die Augen geöffnet werden durch die Schmach, die wir in Samoa über uns ergehen lassen mußten — weil wir nur zu guten Grund zu der Annahme hatten, unseren Gegnern nicht gewachsen zu sein — und nur mit Hilfe der tapfern Niederdeutschen in Südafrika schließlich wieder ausgelöscht werden konnte. — Das Wichtige an all diesen Vorgängen ist, daß sie nicht lediglich als Aktion einiger heißblütiger Minister und Admirale erscheinen, sondern von einer mächtigen Volksbewegung getragen, den adäquaten Ausdruck für ein neues System der Weltwirtschaft und Weltpolitik bilden.

Schon seit langem hatte sich der Bruch mit dem alten System angebahnt; aber erst jene Ereignisse haben den eingetretenen Wandel dem allgemeinen Bewußtsein nahe gebracht. Die neue Flottenvorlage ist nichts anderes als die logische Konsequenz aus dem ohne unser Zuthun

eingetretenen Wechsel der Weltlage. Welches sind die Gründe dieser Wandlung und was ist ihr Inhalt?

Manche schieben dem britischen Volke die alleinige Verantwortung zu — aus unbegreiflichen Ursachen wäre in ihm plötzlich die alte Ländergier und Beutelust wieder erwacht. Andere glauben entdeckt zu haben, der verstorbene Fürst Bismarck und die deutschen Agrarier trügen mit ihren Zollreformen von 1879—1885 daran Schuld, daß heute der Gedanke der friedlichen Verkehrs- und Wirtschaftsgemeinschaft der Völker verblaßt sei. So gewiß die Engländer ihre alte Beutepolitik wieder aufgenommen haben und die deutschen Agrarier aus Freihändlern zu Schutzzöllnern geworden sind, so wenig ist indessen die treibende Kraft des Wechsels in England oder Deutschland zu suchen.

Der Ausgangspunkt für die neue Phase der Weltwirtschaft und Weltpolitik liegt in den Vereinigten Staaten und Rußland. Die Entwickelung dieser Länder muß ich kurz berühren.

Ueber einen ganzen Kontinent sich erstreckend, umfaßt jeder dieser Staaten — nach Abrechnung seiner ausgedehnten Wüsten- und Polargebiete — neun- bis zehnmal so viel anbaufähiges Land wie das Deutsche Reich.

Lange Zeit war man gewohnt, diesen großen Besitz, über den sich eine verhältnismäßig geringe Bevölkerung ausbreitete, eher als ein Moment der Schwäche denn der Stärke anzusehen. Es war die moderne Verkehrstechnik der Eisenbahnen, Dampfschiffe und Telegraphen, die in wenigen Jahrzehnten jene ausgedehnten Territorien zur Grundlage der erstaunlichsten Kraft-

entfaltung in wirtschaftlicher und politischer Hinsicht gemacht und beide Staaten zum Range von wahren Weltmächten erhoben hat. In allen Teilen der zivilisierten Erde machte sich die eingetretene Veränderung fühlbar.

Indem die Eisenbahnen die Entfernungen überwanden, beschleunigten sie die Ansiedelung jener Länder, woben deren Bevölkerung in ein einziges Netz zusammen, beseitigten die Gefahr, daß örtliche Gegensätze und Besonderheiten entstanden und erhalten blieben, und schufen so die sichere Aussicht auf die Entwickelung wirtschaftlicher und politischer Körper, die mehrere Hundert Millionen Menschen umfassen und durch die Kompaktheit ihres Besitztums dem britischen Weltreich schon jetzt überlegen sind. So verschoben die Eisenbahnen die Machtbilanz und erschütterten die englische auf Seeherrschaft begründete Vormachtstellung. Der Eisenbahnbau brachte die natürlichen Hilfsquellen des Bodens rasch zur Erschließung, führte in kürzester Frist zur Verdoppelung der landwirtschaftlichen Anbauflächen, weiterhin zur Ueberschüttung der mittel- und westeuropäischen Märkte mit Getreide und Produkten der Viehzucht und zu der schweren Krisis, unter der unsere Landwirtschaft seit Ende der siebziger Jahre zu leiden hat. England hörte auf, der Absatzmarkt für die mitteleuropäischen Bodenerzeugnisse zu sein. Mit den landwirtschaftlichen kamen die reichen mineralischen Bodenschätze der Kontinentalreiche zur Hebung, auf beide gestützt, entstand rasch eine sehr leistungsfähige Großindustrie. Aus der Einfügung der Machtmittel moderner Verkehrs- und Industrietechnik in den Mechanismus der Volkswirtschaft

ergab sich weiterhin eine tiefgreifende Veränderung in der sozialen und politischen Struktur jener Länder und im Zusammenhang damit ein Umschlag ihrer bisherigen Handels- und Machtpolitik. Das Großkapital wurde zum führenden Element und sein Interesse zum ausschlaggebenden.

Die politischen Ereignisse, welche zeitlich — auf den Anfang der sechziger Jahre — zusammenfallend, diesen Wechsel herbeiführen oder einleiten, sind in den Vereinigten Staaten der Bürgerkrieg und die Aufhebung der Sklaverei, in Rußland die Emanzipation der leibeigenen Bauern.

Der nordamerikanische Bürgerkrieg ist der Entscheidungskampf um die Vorherrschaft in der Union zwischen der bürgerlichen Gesellschaft, welche die Getreideregion mit mittleren Landgütern und zahlreichen Städten bedeckt hatte, und den aristokratischen sklavenumgebenen Besitzern der Baumwollplantagen in den fast städtelosen Südstaaten. Der Sieg des Nordens bringt den dortigen Bauern, der Kerntruppe in jenem Kriege, die Herrschaft über das öffentliche Land, die Aufteilung desselben in Heimstätten, die dem bäuerlichen Ansiedler kostenlos überwiesen werden. Der Siegespreis der Gewerbetreibenden des Nordens aber ist der prohibitive Schutzzolltarif von 1864. Das System des Hochschutzzolls ist seitdem bis auf den heutigen Tag in Geltung geblieben und durch die Mc Kinley- und Dingley-Gesetze von 1890 und 1897 unter dem Einfluß der allmächtigen Kapitalistenringe und Industriekartelle — der eigentlichen Herrscher in der nordamerikanischen Republik — bis zu einer förmlichen Gewaltpolitik gegen die fremde Konkurrenz gesteigert worden.

Die seit Vernichtung der südstaatlichen Gesellschaft der aristokratischen Führung entbehrende Bauernschaft hat sich als unfähig erwiesen trotz ihrer überwiegenden Zahl, ihre zweifellos freihändlerisch gerichteten Interessen in der amerikanischen Handelspolitik zur Geltung zu bringen.

Mit Hilfe jener exklusiven Politik und der großen natürlichen Schätze des Landes an Kohle, Eisen, Kupfer, Edelmetallen, Baumwolle haben die Stapelindustrien der Vereinigten Staaten schnell den inneren Markt monopolisiert. Heute sind sie bereits über diesen Umkreis hinausgewachsen und fangen an, in bedeutendem Maße zu exportieren, wobei die enormen Einfuhrzölle als ebenso hohe Ausfuhrprämien zur Geltung kommen. Das Expansionsbedürfnis ist um so stärker, als infolge der Vergebung des besten Teils der öffentlichen Ländereien und des Sinkens der Getreidepreise seit den achtziger Jahren die Besiedelung des Westens eine Verlangsamung erfahren hat. Eben daraus entsprang das Verlangen, die der Alleinherrschaft der amerikanischen Industrie vorbehaltenen Märkte und Rohstoffgebiete über die bisherigen Grenzen der Union hinaus zu erweitern.

Gewiß sprachen auch starke Gründe der militärischen Abrundung und Sicherung für die schon seit 70 Jahren erwogene und durch zahlreiche Flibustierzüge vorbereitete Eroberung der spanischen Antillen, Gründe, die durch den Plan eines Kanals durch eine mittelamerikanische Landenge noch an Gewicht gewannen. Aber den Ausschlag gaben für die leitenden Staatsmänner doch wohl wirtschaftspolitische Erwägungen im engeren Sinne. Jedenfalls übertreffen die wirtschaftlichen Errungenschaften des Krieges weitaus die strategischen. Seit der Eroberung Cubas und Portoricos erstreckt sich das Herrschaftsgebiet

der Vereinigten Staaten in ununterbrochenem Zusammenhange von den nördlichen Regionen des Sommerweizens über die Zone des Mais- und des Baumwollbaus bis in die reichsten Tropengebiete der Erde.

Es gibt heute kaum einen industriellen Rohstoff, kein Nahrungs- und Genußmittel, welches die große Republik mit ihren Dependenzen nicht auf eigenem Boden zu erzeugen im stande wäre. Sie gewinnt dadurch ein Maß von wirtschaftlicher Unabhängigkeit, wie es kein anderer Staat der Welt besitzt. Frei von dem Zwange, fremde Volkswirtschaften zur Ergänzung der eigenen heranzuziehen, sieht sie doch die Völker aller Erdteile auf ihren Märkten erscheinen, bemüht, an den Reichtümern ihres Bodens teilzunehmen.

Schon aber dringt die wirtschaftliche Herrschaft der Nordamerikaner nach Mittel- und Südamerika vor. Wie einst die amerikanischen Ansiedler Texas besetzten, und als sie zahlreich genug waren, sich von Mexiko lossagten, so sind heute die großkapitalistischen Unternehmungen das sicher wirkende Mittel zur Unterwerfung fremder halbzivilisierter Länder. „Mexiko erhält ein von den Vereinigten Staaten aus geschaffenes und geleitetes Eisenbahnnetz. Die Panamaeisenbahn, die transandischen Bahnen in Peru und vor allem der interozeanische Kanal durch eine Landenge Mittelamerikas bilden starke Fäden eines großen Verkehrsnetzes, längs dessen Linien nach unabänderlichen Gesetzen der politische Einfluß nach allen Teilen Mittel- und Südamerikas seine Wege finden wird“ (Ratzel). Wo aber die politische Herrschaft der Nordamerikaner Platz greift, da ist das Ende der europäischen Wareneinfuhr nahe. Es sind in erster Linie England und in zweiter Deutschland, die

bisher Südamerika mit Industriewaren versorgen und deren Interessen durch die amerikanischen Pläne deshalb am meisten bedroht erscheinen.

Wie sich ferner in den Jahren 1846—1848 die Amerikaner durch einen Eroberungskrieg gegen Mexiko den Weg an das Weltmeer der Zukunft, an den Stillen Ozean gebahnt hatten, so gab ihnen der spanische Krieg von 1898 Gelegenheit, ihre ohnehin überaus starke dortige Stellung durch Besetzung der Insel Guam und der Philippinen höchst wirksam auszubauen.

Man täusche sich übrigens nicht! So eng sich die gleichzeitig exklusive und expansive Politik der Vereinigten Staaten mit den Interessen des Großkapitals verknüpft, so sehr ist sie von der allgemeinen Volksstimmung getragen; denn der amerikanischen Bevölkerung, dieser Auslese der energischen Elemente von Irland, Deutschland und Großbritannien, hat die Neuheit der Verhältnisse und die weite Ausdehnung ihres Thätigkeitsgebietes nicht bloß geistige Beweglichkeit und Schwungkraft verliehen; ihre großen und leicht errungenen Erfolge haben sie auch gewöhnt, mit Geringschätzung auf andere Völker herabzusehen. Kein Volk ist weniger geneigt, fremde Rechte und Interessen als gleichwertig anzusehen. Die ganze Wirtschaftsweise der Amerikaner ist auf Großräumigkeit zugeschnitten; es ist nicht ihre Sache, mit Sorgfalt und Emsigkeit das Gewonnene zu nützen, in einem engen Dasein ihr Behagen zu finden. Großer Besitz und weiter Ellbogenraum sind ihr Lebenselement und ihre Lebensbedingung.

Seitdem die Möglichkeit aufgehört hat, alle schiffbrüchigen Existenzen, alle aufstrebenden Kräfte immer wieder nach dem Westen abzuschieben, und ein zahl-

reiches Proletariat die amerikanischen Städte füllt, ist es den breitesten Kreisen zum Bewußtsein gekommen, daß es nicht die demokratischen Institutionen, sondern die unbesetzten öffentlichen Ländereien waren, die bisher die amerikanische Gesellschaft vor den Uebeln der alten Welt bewahrt hatten. So gering die Vereinigten Staaten nach europäischen Begriffen noch besiedelt sind, so stark empfindet man deshalb Auswanderung und Kolonisation, Förderung des industriellen und Kapitalexportes als nationales Bedürfnis.

Die alte Eroberungslust des Kolonistenvolkes aber ist durch den jüngsten Sieg über einen ohnmächtigen Gegner mächtig gesteigert worden.

„Der Herrscherinstinkt," so bemerkt ein guter amerikanischer Beobachter[1], „der Instinkt zuzugreifen und zu unterwerfen und zu kontrollieren, ist durch den Krieg angestachelt worden ... Wir haben von einem Wein getrunken, an den wir wenig gewöhnt waren, und unsere Trunkenheit ist um so vollständiger."

So müssen wir durchaus auf die Fortsetzung der amerikanischen Eroberungspolitik gefaßt sein, sie wird so lange fortdauern, bis Amerika auf gleichwertige Gegner stößt. Die alte Monroedoktrin, deren Kehrseite in dem Verzicht auf jede außeramerikanische Politik der Union lag, ist heute aufgegeben und zu der Formel: „Amerika den Amerikanern" umgeprägt. Das heißt nichts anderes als: ganz Nord-, Mittel- und Südamerika den Vereinigten Staaten, und Ausbreitung ihrer Herrschaft über die Landgebiete des Stillen Ozeans. —

---

[1]) Prof. Powers, Quarterly Journal of Economics, 1899, S. 371.

In Rußland beginnt die neue Zeit mit der Bauernemanzipation im Jahre 1861. Sie war eine Konsequenz der mit den Eisenbahnen eindringenden Verkehrs- und Geldwirtschaft. Hier kamen damit zunächst die Interessenten des wachsenden Getreideexportes obenauf, und dies führte zu den freihändlerischen Reformen des Zolltarifes von 1857 und 1867. Aber die Art und Weise, wie die Emanzipation durchgeführt wurde, hatte für einen großen Teil des russischen Adels und der Bauern den wirtschaftlichen Ruin zur Folge. Um so stärker erstrahlte der Glanz der sich kräftig entwickelnden mittel- und südrussischen Industrie. Sie, ebenso wie die amerikanische von vornherein in riesenhaften Unternehmungen aufgebaut, fast vollständig kartelliert, vermochte durch den nicht immer lauteren Einfluß des konzentrierten Kapitalbesitzes trotz des überwältigend großen ihr entgegenstehenden agrarischen Interesses seit 1876 einen Umschwung zum industriellen Hochschutzzoll und jene ununterbrochene Steigerung der Zolltarife herbeizuführen, welche 1891 ihren Höhepunkt erreichte.

Ganz wie das Interesse der Großindustrie in Amerika sich mit den panamerikanischen Ideen, so verknüpfte es sich in Rußland mit den panslavistischen. Auch dort ist das Ideal „Rußland nicht nur ein Weltreich, sondern eine Weltwirtschaft für sich, alle Zonen umfassend, alle Produkte der Erde hervorbringend, nach außen abgeschlossen, nach innen selbstgenügsam". (Schulze-Gävernitz.)

Die russische Industrie ist hauptsächlich wegen der geringen Schulung ihrer Arbeiterschaft auf freien Märkten nicht konkurrenzfähig. Sie braucht weite, geschützte Märkte. Denn die Kaufkraft des heimischen Bauern

ist sehr gering, und es erscheint leichter, im Wege der politischen Eroberung, als mit Hilfe schwieriger Reformen im Inneren erweiterten Absatz zu finden.

War das Vordringen des russischen Staats nach dem Osten und Süden Jahrhunderte hindurch ohne festen Plan wesentlich dem Pelzjäger, Händler und Ansiedler gefolgt oder durch das Bedürfnis bedingt, gegen räuberische Nomadenstämme bessere Grenzen zu finden, so dient die neuere Eroberungsphase seit den achtziger Jahren jenen klar erkannten volkswirtschaftlichen Zielen. Die Eroberung Turkestans brachte nicht bloß neue Märkte, sondern zugleich die Möglichkeit, den wichtigsten Rohstoff der Moskauer Industrie, die Baumwolle, im Lande zu gewinnen. Im benachbarten Persien hat man sich die wirtschaftliche Herrschaft gesichert. Die sibirische Bahn, die Okkupation des nordöstlichen Nebenlandes von China, der Mandschurei, und der eisfreien Häfen von Talienwan und Port Arthur, das Eingreifen in Korea haben den Russen überaus zukunftsreiche Gebiete erschlossen und eine höchst starke Machtstellung am Stillen Ozean verschafft. Dort berührt Rußland den amerikanischen, aber auch den englischen und deutschen Interessenkreis; denn unter allen europäischen Einfuhrhäusern Chinas stehen die englischen und deutschen in annähernd gleicher Stärke voran. —

So sind also im Osten und Westen der alten europäischen Kulturstaaten zwei Weltreiche entstanden, beide mit Eroberungen vordringend, beide darauf bedacht, sich gegen die Zufuhr fremder Waren abzuschließen, und doch bestrebt und in der Lage, allen anderen ihre eigenen Erzeugnisse zu liefern.

Es ist ein Wiederaufleben der merkantilistischen

Politik im größten Stile, an Kraft derjenigen des 17. und 18. Jahrhunderts überlegen durch die Machtmittel der modernen Technik und die ungeheuren Flächen, deren politische und wirtschaftliche Beherrschung hierdurch ermöglicht worden ist.

Vorgänge von solcher Tragweite für die Geschichte der Menschheit konnten nicht ohne Rückwirkung auf das politische Verhalten der anderen Kulturvölker bleiben. Am erfolgreichsten hat bisher Frankreich die notwendigen Konsequenzen gezogen, indem es dem Vorbilde jener Länder folgte.

Als Frankreich durch die deutschen Siege gezwungen wurde, seinen ehrgeizigen Gelüsten auf Einmischung in die Angelegenheiten seiner europäischen Nachbarn zu entsagen, geschah dies wahrlich zu seinem Heile. Denn gerade darin fand es Veranlassung zu einer überaus glänzenden Laufbahn über See. Ausgehend von seinem älteren Besitz in Algier, hat es in wenigen Jahren ein großes und zukunftssicheres Kolonialreich geschaffen, das, unmittelbar vor seinen Thoren gelegen, von dem Golf von Tunis bis zum Kongo und vom Senegal bis in die Nähe des oberen Nil reicht. In Biserta ist ein neues Karthago entstanden, eine Seefeste ersten Ranges, welche die Machtverteilung im Mittelländischen Meer zu Ungunsten Englands und Italiens stark verschoben hat.

Gegenwärtig ist man im Begriff, diese halb Afrika in zusammenhängender Weise bedeckenden Besitzungen durch eine bis zum Mittelpunkt des Reiches, dem Tsad-See reichende Eisenbahn den starken Positionen und Küstenbahnen am Mittelmeere anzugliedern. Rechnet man die großen neuen Erwerbungen Frankreichs in Hinterindien und Madagaskar hinzu, so wird man an-

erkennen müssen, daß dieses Land heute wieder eine Kolonialmacht ersten Ranges geworden ist. Sein tropischer Besitz wird an Ausdehnung und Ergiebigkeit nur von dem britischen übertroffen. In Nordafrika, der einstigen Kornkammer Roms, blühen aber auch die Ansiedelungen französischer sowie italienischer Getreide- und Weinbauern auf. Und dieses ganze große französische Reich, dessen Gesamtausdehnung diejenige von Europa übertrifft, ist der fremden Einfuhr so gut wie verschlossen. Der Handel mit den Kolonien ist von jeher dem Mutterlande durch Zollmaßregeln reserviert. Dafür läßt dies die meisten landwirtschaftlichen Produkte der Kolonien, insbesondere afrikanisches Getreide, frei zu. Gerade dieser koloniale Rückhalt setzte Frankreich in stand, seine hochschutzzöllnerische Politik (seit 1892) wieder aufzunehmen. Das französische Reich nähert sich wie Nordamerika und Rußland dem Ideale des geschlossenen Handelsstaats. —

Wenn die Expansionspolitik Rußlands und Amerikas aus dem Gefühl überquellender Volkskraft und aus dem Eindruck der großartigen Entwickelungsmöglichkeiten erwuchs, die seit Aufkommen der Eisenbahnen ihr Landbesitz in sich schloß, wenn die französische Kolonialpolitik wesentlich als Ausfluß des politischen Ehrgeizes dieser sich kaum noch vermehrenden Nation anzusehen ist, so war der Wechsel der englischen Politik von den Empfindungen einer sinkenden oder doch stark gefährdeten Größe getragen. England sah seine bisherige Vormachtstellung bedroht und damit die Voraussetzungen hinfällig, von denen es bei der Durchführung seiner friedlichen und freihändlerischen Politik ausgegangen war.

Mitteleuropa, insbesondere Deutschland verwandelte



uns vorzulegen haben, ist, ob dieses Land bereit ist, auf seine amerikanischen Besitzungen und Kolonien zu verzichten oder ob es entschlossen ist, die Verbindung mit ihnen aufrecht zu halten." Sollten wir an den Kosten Anstoß nehmen, so „mögen wir uns auf die Invasion unseres Landes und die Unterwerfung unserer Leute vorbereiten". In der That ist Englands Besitz noch jetzt nirgendwo so stark gefährdet, wie in der unmittelbaren Nachbarschaft der Union. In Britisch-Westindien nicht weniger als in Kanada überwiegt der amerikanische Handel, und in beiden Gebieten wünscht eine starke Partei den wirtschaftlichen und politischen Anschluß an die Union. Ich werde nie vergessen, wie mir ein kanadischer Geschäftsmann in englischer Offiziersuniform auf einem Feste beim Generalgouverneur zu Quebec diese Notwendigkeit auseinandersetzte. Die britische Antwort auf die Erneuerung und Erstarkung der Union im Bürgerkriege war der Zusammenschluß der englischen Kolonien in Nordamerika zu einem einheitlichen politischen Körper, die Begründung des dominion of Canada im Jahre 1867 und die Herstellung der kanadischen Pacificbahn, die durchaus unter strategischen Gesichtspunkten angelegt, den starken Kriegshafen von Halifax mit der neu befestigten Flottenstation am Stillen Ozean (Esquimault) in Verbindung bringt und es gestattet, in weniger als zwei Wochen Truppen von England nach der amerikanischen Westküste zu befördern. Aber bald faßte man den größeren Plan, den geschlossenen Handelsgebieten und kriegerischen Mächten der Vereinigten Staaten und Rußlands einen Zoll- und Kriegsbund des britischen Reichs entgegenzustellen. Ohne auf Einzelheiten der imperialistischen Bewegung in England einzugehen, will ich nur

erwähnen, daß Lord Beaconsfield schon im Jahre 1872 sein dahin gehendes Programm darlegte. Seit 40 Jahren, rief er aus, hat der Liberalismus alles an die Zersetzung des britischen Reiches gesetzt. Die Konzession der Selbstregierung an die Kolonien durfte nur als Teil einer großen Politik der Reichskonsolidation gemacht, mußte ergänzt werden durch einen Reichszolltarif und ein gemeinschaftliches Verteidigungssystem. Im Jahre 1874 trat Disraeli an die Spitze des Staates, und nun begann die neue Aera, welche England einen enormen territorialen Zuwachs in Cypern, Aegypten, Ost- und Südafrika verschaffte, das Uebergewicht seiner Kriegsflotte wieder herstellte und den Rassenkrieg gegen die afrikanischen Holländer entfachte. Wurde die imperialistische Politik zunächst vornehmlich von der konservativen Partei gegen die Anhänger Gladstones vertreten, so ist sie heute durchaus als Gemeingut der gesamten Nation anzusehen, wie denn der Führer der Liberalen Lord Roseberry bei Gelegenheit des Jubiläums der Königin (1897) dagegen protestierte, daß die Reichsidee als Privileg von einer Partei beansprucht würde.

Gewiß begegnet der Plan des engeren wirtschaftlichen und politischen Zusammenschlusses der über die ganze Erde zerstreuten britischen Besitzungen gewaltigen Schwierigkeiten. Aber dieselben Mittel, welche das russische und amerikanische Reich konsolidierten, der Dampf und noch mehr die Telegraphie, das großartige englische Kabelnetz, haben Großbritannien und Größerbritannien in Beziehungen gebracht, die man in den Tagen Cobdens und Brights nicht ahnen konnte; jedes Ereignis von öffentlichem Interesse ist durch die Presse

fast gleichzeitig in jeder bedeutenden Stadt in England und den Kolonien bekannt. So ist das Gefühl der Zusammengehörigkeit, das Bewußtsein von einem allen gemeinsamen Besitz an Gütern der materiellen, geistigen, politischen Kultur mächtig belebt worden. Die Erfahrungen im jetzigen Kriege machen es fast wahrscheinlich, daß es eher gelingen wird, die militärischen Konsequenzen aus dem erstarkten Solidaritätsgefühl zu ziehen, als die ungemein divergierenden wirtschaftlichen Interessen in einem Zollbund zu vereinigen. Es ist bezeichnend, daß es wiederum der Gegensatz zu den Vereinigten Staaten war, der den ersten Erfolg auf diesem Gebiet herbeiführte. Die 1897 erfolgte Kündigung des englisch-deutschen und -belgischen Handelsvertrags und, damit zusammenhängend, die Gewährung von Differenzialzöllen für England in Kanada ist wesentlich als eine Kampfmaßregel der Kanadier gegen die Zollpolitik ihrer amerikanischen Nachbarn anzusehen. Am ehesten dürfte es den Engländern in der Kapkolonie durch den jetzigen Krieg gelingen, sich eine ähnlich bevorzugte Stellung wie in Kanada auszumachen. Vor allem aber hat die englische Regierung außerhalb der Siedelungskolonien, in allen tropischen Besitzungen, namentlich in Ostindien, völlig freie Hand. Schon jetzt wird die ostindische Zollpolitik durchaus im einseitig britischen Interesse gehandhabt, und man wird wohl nicht lange zu warten haben, bis den schon bestehenden Sonderzöllen auf europäischen Prämienzucker in Indien eigentliche Vorzugszölle für das Herrscherland folgen.

Was diese Bestrebungen für uns bedeuten, zeigt sich darin, daß 1898 23,7 %, fast ein Viertel unserer sämtlichen Ausfuhren, nach England und englischen Kolonien ging. —

Und nun zu den mitteleuropäischen Staaten! Die gemeinsame Gefahr hat die drei größten unter ihnen zu einem politischen Bunde vereinigt. Aber die nationalen Verschiedenheiten haben sie bisher noch nicht begreifen lassen, daß heutzutage wirtschaftliche und politische Interessen nicht mehr zu trennen sind. Als zum erstenmal die Entstehung der neuen Weltreiche sich durch die Massenimporte von Getreide und Vieh fühlbar machte, schwenkten die Landwirte aller Einfuhrländer in das schutzzöllnerische Lager ab, und das Resultat waren Agrarzölle und erhöhte Industriezölle, die freilich in Deutschland — verglichen mit den russischen und amerikanischen — als sehr gelinde erscheinen und deshalb den alten Traditionen des Zollvereins keineswegs zuwiderlaufen.

Dabei erging es indessen den mitteleuropäischen Staaten wie im griechischen Mythos den gepanzerten Männern, welche aus den Drachenzähnen gegen Kadmos emporwuchsen. Er warf einen Stein unter sie, und statt gegen den gemeinsamen Gegner wandten sie sich gegeneinander. So erschwerten jene Länder nicht bloß die Einfuhren aus Rußland oder Amerika, sondern auch ihren gegenseitigen Handelsverkehr. Die Erkenntnis von der Verderblichkeit dieses Zustandes führte dann zwar im Jahre 1892 zum Abschluß der Handelsverträge mit unseren Bundesgenossen. Aber auf Grund der bestehenden Verträge und im Gefühl der wirtschaftlichen Schwäche gegenüber Nordamerika gestanden wir dann ohne jede Gegenleistung diesem Lande, dessen Zölle durchschnittlich 3½mal so hoch sind wie die unsrigen, die gleichen Vorteile zu. Nach einem heftigen, beide Teile schädigenden Zollkriege wurde auch Rußland

die gleiche Stellung, hier freilich gegen gewisse Zugeständnisse, eingeräumt.

So ist unsere gegenwärtige Lage geworden: auf einem Territorium, kleiner als das des einen Staates Texas, eine Bevölkerung von fast 60 Millionen Menschen, mit einer Jahresvermehrung von mehr als 800 000 Köpfen, mit riesenhaft entwickelter Exportindustrie und überseeischem Handel — beider Gedeihen aufs äußerste bedroht durch die Abschließungs- und Eroberungspolitik der Weltreiche, bedroht aber zugleich viel höhere Interessen als die der Exportindustrie und des Handels.

Die Weltreiche haben immer mehr die Quelle alles stofflichen Reichtums, die Erde, monopolisiert. Daraus ergibt sich für alle kleineren Staaten notwendig ein Zustand wachsender Abhängigkeit. Man hat mit Unrecht behauptet, daß im wirtschaftlichen Verkehr der Völker die Abhängigkeit stets eine gegenseitige sei, daß immer gleiche Werte gegeneinander zum Austausch kämen. Es gibt zwischen den Volkswirtschaften wie unter den Privaten Ausbeutungs- und Unterthänigkeitsverhältnisse.

Allerdings werden die feinen Garne, die wir von England gegen unsere Gewebe, Kleider, Farbstoffe, Lederwaren ꝛc. eintauschen, im allgemeinen den gleichen Arbeitswert wie diese repräsentieren.

Aber anders ist das Verhältnis zu den Rohstoffländern. Heute besteht ja noch ein Ueberangebot von Weizen, Baumwolle, Kaffee ꝛc. Aber die Erde bevölkert sich rasch, jenes Ueberangebot wird in wenigen Jahrzehnten verschwinden, die Bodenprodukte steigen im Preise und gewinnen einen Monopolwert. Der Zustand ist dann, daß wir fremden Völkern in der Grundrente ein arbeitsloses Einkommen verschaffen, also für

unsere Waren geringere Arbeitswerte eintauschen, mit unserer Arbeit jenen tributär werden. Die Hauptgefahr indessen liegt darin, daß die Weltreiche immer mehr in die Lage kommen, uns durch ihre Handelspolitik die Bedingungen unserer Existenz vorzuschreiben. Je größer die Flächen, auf welche jene ihre Hand legen, um so zahlreicher die Bodenerzeugnisse, die wir unter allen Umständen von ihnen beziehen müssen, während sie ohne unsere Industriewaren sehr wohl auszukommen vermögen.

Im Völkerverkehr kann aber heutzutage nur noch dasjenige Volk auf Behandlung als gleichberechtigte Nation rechnen, das in der Lage ist, Gleiches mit Gleichem zu vergelten, und es würde allen Erfahrungen widersprechen, wenn in den künftigen Handelsverträgen der Stärkere den Schwächeren sein Uebergewicht nicht fühlen lassen sollte. Dies scheint mir schon heute unser Verhältnis zu den Vereinigten Staaten zu kennzeichnen. Unter dem Drucke ihrer Handelspolitik ist unser Ausfuhrhandel dorthin durchaus ins Stocken geraten, während Nordamerika sich gleichzeitig zum wichtigsten Importlande für uns erhob und seine Einfuhren im letzten Jahrzehnt um mehrere Hundert Millionen Mark (von 1889—1898 um 560 Millionen Mark) steigerte. Dabei ertragen wir es, wenn die amerikanischen Zollbehörden eine unerhört schikanöse und in unserm eigenen Lande ihre Konsuln eine geradezu herrische und herausfordernde Haltung gegenüber unseren Kaufleuten und Fabrikanten an den Tag legen. Man beugt sich, weil man fürchtet, trotz alledem von einem eigentlichen Zollkrieg mehr Schaden zu erleiden, als es abzuwenden gilt. Rußland gegenüber sind wir vorläufig noch in einer etwas besseren

Lage, hauptsächlich wegen der geringeren Entwickelung seiner Industrie, der Notwendigkeit, den russischen Roggen auf deutschem Markte abzusetzen, und dank unserer Machtstellung an der russischen Grenze. Man sucht dort Konflikte zu vermeiden, solange man sich in Asien gebunden sieht. Aus diesen Gründen ist es uns gelungen, in dem Handelsvertrage manche Vorteile auf dem russischen Markt zu erreichen und unsere Exporte dorthin beträchtlich zu steigern.

Aber wird die Blüte unseres Exporthandels von Dauer sein? Setzen wir den Fall, daß die russische Industrie demnächst, d. h. in vielleicht 10—20 Jahren, den inländischen Markt ebenso in der Hauptsache zu befriedigen vermag, wie heute die amerikanische, daß ferner die britischen Kolonien sich unseren Ausfuhren ebenso verschließen wie schon jetzt die französischen, so werden große Zweige der deutschen Industrie bei aller Tüchtigkeit der Leistung überflüssig werden; noch mehr, als es schon jetzt geschieht, werden die Unternehmer ihre Werke über die Grenze ins Ausland verlegen, und immer mehr werden ihnen die Arbeiter folgen, da die Heimat ihnen kein Unterkommen zu gewähren vermag.

Die wirtschaftliche Ueberlegenheit, die das größere Territorium verleiht, muß mit der Zeit auch zur politischen Uebermacht und Vorherrschaft führen. Alles vorige ist nur ein Ausdruck dafür, daß eroberungslustige große Reiche die kleinen schließlich sich unterthänig zu machen im stande sind, daß umgekehrt eine wirtschaftliche Herrschaft, die man lediglich durch Kapitalbesitz und durch Exporte nach fremden Märkten hin ausübt, ohne gleichwertige politische Macht und Territorialherrschaft auf thönernen Füßen ruht, daß über die Zukunft der gleich

begabten Völker der Raum entscheidet, der ihrer selbständigen Entwickelung zur Verfügung steht.

Deutschland sieht seine Zukunft an ein kleines Territorium gefesselt, und wenn diese Bedingungen sich nicht ändern, wird die Stärke seiner politischen Stellung, damit die kräftige Eigenart seiner Kultur, die Bedeutung seines Volkstums für die Entwickelung der Menschheit mit Sicherheit dahinschwinden.

Das Verhältnis zwischen den großen Rohstoffländern und den kleinen hochindustriellen Staaten ist heute ein ganz ähnliches wie einst dasjenige zwischen den mittelalterlichen Städten und Städtebünden nach Art der Hanse zu den Nationalstaaten, die am Ausgange des Mittelalters die Kräfte von Stadt und Land zu gemeinsamen wirtschaftlichen Aufgaben, zu Handels- und Kolonialkriegen zusammenfaßten. Die Staaten trugen den Sieg davon und vernichteten die wirtschaftliche Stellung der Städte.

Ein neues Zeitalter des Merkantilismus ist angebrochen. Wieder wird mit Flotten und Heeren um wirtschaftliche Vorteile gekämpft. Handelsneid und wirtschaftliche Eifersucht sind wiederum zu den mächtigsten Motiven der auswärtigen Politik geworden.

Die großen völkerbefreienden Ideen, die einst im meerbeherrschenden England und in der großen transatlantischen Republik die besten Männer bewegten und beide Länder zu viel bewunderten Vorbildern anderer Völker machten, drohen zu ersticken in der Gier zu herrschen und zu unterwerfen. Dies- und jenseit des Ozeans verkünden leitende Männer aller Parteien den Beruf der „Angelsachsen", fremde Länder zu regieren; an die Stelle der vielgestalteten Herrlichkeit der Welt-

geschichte wollen sie die öde Gleichförmigkeit englischer Sprache und Sitte setzen. Schon finden sich die Theoretiker, die den neuen Gedanken die systematische Fassung geben: Die Idee von der friedlichen Verkehrsgemeinschaft der gleichberechtigten Kulturvölker ersetzen sie durch die Lehre von dem jedem Sittengesetz entzogenen kollektiven Kampf ums Dasein. Moralische Verpflichtungen gibt's nur innerhalb der eigenen Volksgemeinschaft. Der Fortschritt der Menschheit verlangt, daß die Schwachen unterworfen und vernichtet werden. „Was thut's," ruft einer jener Gemütsmenschen, „wenn Bur, Maori, Kastilianer eliminiert werden und aus dem Gesichtskreis verloren gehen? . . . Ist es ein Verlust, daß der Pterodaktylos verschwunden ist und die Natur den Mastodon nicht zurückbringt? Nur wer die Erde zu einem ethnologischen Museum bestimmt glaubt, kann die fortschreitende Verdrängung der niederen durch die höheren Menschenrassen bedauern. Es wäre unökonomisch, jene erziehen zu wollen, weit leichter ist's, sie zu verdrängen." Dies sind Worte eines bekannten Gelehrten und aus einem Journal „zur Beförderung ethischer Kenntnis und Praxis", und ähnlich tönt es wieder aus der Presse und den Parlamenten. Die sittliche Berechtigung zur Unterwerfung der nicht angelsächsischen Welt erblickt man in den eigenen unvergleichlichen Eigenschaften und der Vortrefflichkeit der eigenen Institutionen [1]). So sehr ich die ersteren hochschätze, so sehr ich auch von der erziehlichen Kraft der letzteren überzeugt bin, so wenig

[1]) Vergl. International Journal of Ethics, devoted to the advancement of ethical knowledge and practice, vol. X, S. 288. Philadelphia 1900: H. H. Powers, Cornell Univ. the ethics of expansion.

konnte ich doch auf Reisen in England und Amerika ihre unbedingte Ueberlegenheit erkennen. Gibt's doch kein nordeuropäisches Land, das ein größeres und verkommeneres Lumpenproletariat besäße als England, und kaum ein Land, in dem allgemeiner über korrupte Verwaltung geklagt würde, als Nordamerika.

Man sollte bei uns viel mehr, als es geschieht, die ausländischen Schriften und Zeitungen lesen. Dann würde man auch wissen, daß gerade Deutschland den Zorn und die Angriffsgelüste seiner Rivalen erregt, weil es einerseits eine große Lebenskraft an den Tag legt und im freien Konkurrenzkampf gute Fortschritte macht, auf der anderen Seite aber durch die Schwäche seiner Rüstung zur See frivole Angriffe besonders aussichtsreich erscheinen läßt.

Daß der Glaube an die „offenbare Bestimmung" zur Weltherrschaft bei den Russen nicht weniger als bei den „Angelsachsen" verbreitet ist, bedarf kaum der Erwähnung.

Angesichts dieser Sachlage gibt es Leute, die uns raten, Friedenshymnen anzustimmen, und predigen, es gebe edlere Aufgaben, als Krieg zu führen und vorzubereiten. Dieselben Leute oder andere raten uns, wir sollten alle handelspolitischen Waffen niederlegen und zum vollen Freihandel übergehen. Ich möchte diesen Männern empfehlen, die Reden zu lesen, die Salisbury und Chamberlain im englischen Parlament gehalten haben.

„Man kann in diesem Jammerthale nicht nackend gehen, man muß Geld in der Tasche haben, wenn man den Markt besucht, und man muß die Gegner mit gleichen Waffen bekämpfen. Was nützte es, das

Schlachtfeld mit den Worten zu betreten: „Ich bin ein Quäker und kämpfe nicht, ich habe keine Rüstung, ich habe keine Waffen' — eine solche Politik ist vielleicht großmütig, aber nicht praktisch." (Salisbury.)

Die Freihandelspolitik erscheint als geradezu anachronistisch in unseren Tagen, da überall große geschlossene Wirtschaftsgebiete entstehen, und selbst England bestrebt ist, ein solches aufzurichten.

Die Forderungen der Freihändler richten sich besonders gegen die Agrarzölle. Nun, wie die letzte englische Agrarenquete feststellt, sind unter dem Einfluß des frei einströmenden Getreides in den Kornbaudistrikten Englands weite Landstrecken der Verödung anheimgefallen, besonders solche von extremer Bodenbeschaffenheit. Die ungünstigen Thon-, die Sand- und Moorböden machen aber in Altpreußen 43 % der Gesamtfläche aus, und fast ganz Preußen ist im Gegensatz zu England als Kornbaudistrikt anzusehen. Der Freihandel würde also die territoriale Basis unserer Volkswirtschaft sehr stark beschneiden. Und doch ist schon jetzt in der Kleinheit unseres Territoriums der zentrale Grund für unsere gefährdete Lage zu erblicken. Und während in England die Krisis dadurch gemildert werden konnte, daß die Landwirte den Preisdruck auf die großen verpachtenden Grundeigentümer abwälzten, würde in Deutschland das Unglück in seiner ganzen Schwere die bäuerlichen Grundbesitzer, die ja nicht Pächter, sondern Eigentümer sind, den besten Teil unseres Mittelstandes, treffen. Eine ungeheure soziale Krisis würde die wirtschaftliche begleiten, unsere Industrie ihren sichern inneren Markt vernichtet sehen, mit der sehr ungewissen Aussicht, dafür Absatz im Auslande zu gewinnen. Deutschland hätte das

vielbewunderte Vorbild, England, in der That erreicht; aber es wäre ihm nur gleichgekommen in Bezug auf seine Schwäche. Der Jungbrunnen unserer Volkskraft wäre mit der Vernichtung unserer Bauern verschüttet, während doch das Kolonialreich, in dem England seinen Bauernstand wieder erstehen sah, uns nach wie vor ermangelte. Die oberste Aufgabe ist und bleibt es, die heimische Kraft intakt zu halten.

Aber allerdings dürfen wir uns nicht auf bloße „Heimatspolitik" beschränken. So gewiß die weltwirtschaftliche Entwickelung auf die Herstellung in sich befriedigter, nach außen abgeschlossener Wirtschaftsgebiete hindrängt, so wenig bildet dies auf absehbare Zeit für Deutschland ein mögliches Ideal. Der Abschluß seines kleinen Territoriums vom Weltmarkt würde die Erdrosselung unserer Industrie, die Verelendung breitester Volksschichten und eine Verengung unseres Volkslebens nach Art des chinesischen bedeuten. Die Frage, ob wir die Einfuhr durch eigene Produktion ersetzen könnten, ist absolut zu verneinen. Man stellt die Frage gewöhnlich nur für die mit unserer Landwirtschaft konkurrierenden Erzeugnisse oder gar nur für das Brotgetreide. Aber das Brotgetreide macht noch nicht 7 % der Einfuhr aus. Daß wir die tropischen Erzeugnisse, die wir alljährlich im Werte von fast 1 Milliarde Mark vom Auslande beziehen, ebensowenig in Deutschland herstellen können, wie die Kupfererze, Braunkohlen, mineralischen Oele rc., für die wir rund 400 Millionen Mark aufwenden, ist klar; nicht minder, daß wir unsere Holzerzeugung, die übrigens gut rentiert, nicht verdoppeln können, um die Zahlung von 1/3 Milliarde an das Ausland zu sparen, daß es äußerst unwirtschaftlich wäre, den Bezug von

Futtermitteln u. dergl. für 300 Millionen und von Düngemitteln für 60—70 Millionen Mark zu unterlassen.

Ist dies aber der Fall, so müssen wir auch exportieren, um jene Waren bezahlen zu können, und das setzt allerdings ein Preisniveau auch der Nahrungsmittel im Inlande voraus, welches sich nicht allzu hoch über dasjenige der mit uns konkurrierenden Industrieländer erhebt.

Der Zolltarif muß in Deutschland nach unserer Gesamtlage notwendig denselben Charakter behalten, den er fast ein Jahrhundert hindurch gehabt hat, den eines Ausgleiches zwischen industriellen und landwirtschaftlichen Interessen. Wenn sich daraus eine Preisgestaltung für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse ergeben muß, welche nicht genügt, um in den ärmeren Gegenden auch in ungünstigen Jahren die Produktionskosten zu decken, so folgt daraus die Notwendigkeit, durch Maßnahmen der inneren Politik den Betroffenen über die Zeit der Krisis hinwegzuhelfen.

Lediglich mit den Mitteln der Zoll- und der inneren Wirtschaftspolitik sind indessen die großen Fragen unserer nationalen Existenz nicht zu lösen. Liegt die Ursache der Gefährdung in der inneren Ausdehnung des heimischen Gebietes, über das unsere Volkswirtschaft weit hinausgewachsen ist, so ergibt sich die Notwendigkeit, durch Erweiterung ihrer territorialen Basis unsere Stellung zu stärken. Der nächste Gedanke ist: engerer Zusammenschluß mit den Nachbarländern, deren Schicksal dem unsrigen ganz ähnlich ist. Nicht bloß in Deutschland und Oesterreich, sondern auch in der Schweiz, Belgien und Holland ist dieser Gedanke von gewichtigen Stim-

men ausgesprochen worden. Muß auch ein eigentlicher Zollverein als ganz ausgeschlossen gelten, so würde doch schon die Einigung über gegenseitige Sondervergünstigungen und die Gemeinsamkeit der Verhandlungen mit den außenstehenden Ländern die Kraft aller Glieder eines solchen Zollbundes von 143 Millionen Menschen (einschließlich Italien) ungemein verstärken.

Aber es ist bedenklich, die nationale Existenz lediglich auf Bündnisse zu stützen. Wollen wir unsere Entwickelung als einer selbständigen Nation sicher stellen, so brauchen wir Erweiterung des eigenen Territoriums, brauchen wir Kolonien. Unser jetziger Kolonialbesitz bleibt weit an Ausdehnung und Wert hinter dem französischen zurück, wenn er auch neben unfruchtbaren so ergiebige Strecken einschließt, daß wir binnen kurzer Frist in der Lage sein werden, einen beträchtlichen Teil der tropischen Erzeugnisse selbst zu gewinnen, die wir brauchen, und dadurch unsere Abhängigkeit von den fremden Zufuhren abzuschwächen.

Aber noch gibt es bedeutende Landflächen, welche der politischen Herrschaft der großen Weltreiche entzogen sind; um die kaufmännische, kapitalistische und politische Beherrschung dieser Gebiete ist ein heftiger Kampf entbrannt. Und unsere Zukunft, unser Wohlstand, unsere kulturelle und politische Bedeutung hängt davon ab, inwieweit es uns gelingt, dort entweder selbst festen Fuß zu fassen oder zu verhindern, daß auch diese Gebiete zur Beute der schon übermächtigen Reiche werden. Dies Verlangen bedeutet nicht eine unruhige Eroberungspolitik, aber die Forderung, daß wir bei den großen Liquidationen, die noch bevorstehen, bei allen großen Fragen und Wandlungen der Weltpolitik als gleich-

berechtigte Macht in Betracht gezogen und nicht zur Seite gedrängt werden.

Die unabweisbare Voraussetzung dessen ist eine wesentliche Verstärkung unserer Kriegsflotte. Sie soll uns in stand setzen, unsere Machtstellung im Kreise der großen Völker zu erhalten, eine willkürliche Verletzung der deutschen Rechte und ausgedehnten Interessen in denjenigen Gebieten zu verhindern, welche dem Bereich unserer Landmacht entzogen sind. Noch ist uns an physischer, militärischer und kultureller Kraft keine andere Nation der Erde überlegen. Aber lassen wir nur wenige Jahrzehnte unbenutzt dahinstreichen, so werden wir ganz von selbst zum Range eines Mittel- und Kleinstaates herabsinken, der allen Mißhandlungen der Großen preisgegeben ist, ganz im Sinne der Theorie, welche von dem englischen Premierminister Salisbury, dem Kolonialminister Chamberlain und vielen anderen verkündigt worden ist und den großen Staaten und Reichen das Recht vindiziert, die kleineren zum Weichen zu bringen.

Kein anderes Mittel gibt es, uns vor Ueberfall und Krieg zu bewahren, die achtungsvolle Freundschaft der großen Mächte zu gewinnen und zu erhalten, als die Organisation der gewaltigen Kraft, die in unserem Volke ruht, und ihre Anpassung an die neuen Aufgaben.

Es scheint der Größe dieser Aufgaben wenig angemessen, wenn die einzelnen und die Parteien die Entscheidung über ihre Stellungnahme an die Frage knüpfen, welche Vorteile ihre Klasse von dem Ausbau der Flotte habe. An der Erhaltung der Größe Deutschlands haben alle das gleiche Interesse. Aber freilich läßt sich, gerade weil dies der Fall ist, auch für jede Klasse besonders nachweisen, welchen Schaden sie durch Unterlassen der

notwendigen Maßnahmen erleiden würde. Von der Industrie und ihren Arbeitern brauche ich kaum zu sprechen; es zeugt von der ganzen Rückständigkeit der Anschauungen, in denen heute noch die Mehrzahl der politisch organisierten Arbeiterschaft erhalten wird, wenn sie den ungeheuren Rüstungen anderer Nationen zur See mit Wendungen begegnet, die dem Arsenal der Manchesterleute aus den vierziger Jahren entnommen sind, und wenn sie glaubt, daß sie an dem Gedeihen der Industrie ein geringeres Interesse habe als die Unternehmer.

Die Hoffnung ist durchaus gescheitert, die man namentlich auch in deutschen Arbeiterkreisen hegte, daß die fortschreitende Demokratisierung des Staats, daß insbesondere die englischen Parlamentsreformen von 1867 und 1885, welche die endgültige Entscheidung über alle großen Fragen des nationalen Lebens in die Arbeitermassen verlegten, eine friedliche auswärtige Politik verbürgen würden. Die Wucht der imperialistischen Ideen und Eroberungsabsichten liegt gerade darin, daß sie von der Masse der englisch-amerikanischen Arbeiter getragen sind. Nirgendwo ist man heute von weltbürgerlichen Neigungen weiter entfernt als dort. Nirgendwo haben die Arbeiter eine lebendigere Vorstellung von dem innigen Zusammenhang, der zwischen Reichtum und politischer Macht, zwischen dem Wohlergehen des einzelnen, der Klasse und der Gesamtheit besteht — dank der politischen Schulung, die sie durch alteingewohnte gesellschaftliche Bewegungsfreiheit und Teilnahme am öffentlichen Leben gewonnen haben. Die Erkenntnis, daß das Klasseninteresse selbst seine Unterordnung unter die großen Aufgaben erfordert, die sich aus der Erhaltung der

Gattung ergeben, diesen Elementarsatz politischer Bildung möge — das ist aufs innigste zu wünschen — die deutsche von der englischen und amerikanischen Arbeiterschaft übernehmen. Andererseits können aber die Arbeiter hoffen, daß die Erweiterung des nationalen Gesichtskreises durch die überseeische Politik dazu beitragen werde, manche Ueberreste zu beseitigen, die aus einer kleinlichen und engen Zeit in unser öffentliches Leben hineinragen.

Wer das Ziel will, muß auch die Mittel wollen, und es ist kein Zweifel, daß die Kraft der angelsächsischen Staatswesen wesentlich aus dem weiten Spielraum erwachsen ist, welche der Entwickelung des einzelnen und der Klassen gelassen wurde.

Was die Angehörigen des größten deutschen Erwerbszweiges, die Landwirte anlangt, so würden sie durch die Erschütterung der Weltmachtstellung Deutschlands nicht weniger betroffen werden als die Industriellen. Viele von ihnen sind an einer unserer wichtigsten Exportindustrien, der Zuckerproduktion, unmittelbar beteiligt. Die kraftvolle Handelspolitik, welche sie fordern, kann nur ein Land bethätigen, dessen Macht man fürchtet und auf dessen Freundschaft man Gewicht legt. Auch sind die Landwirte schon durch ihr Klasseninteresse genötigt, eine Politik der wirtschaftlichen Unabhängigkeit zu vertreten. Von der Verwirklichung dieses Zieles kann aber nur die Rede sein, wenn wir unseren Kolonialbesitz erhalten und zu weiterer Entwickelung bringen. Solche Handels- und Kolonialpolitik setzt eine starke Kriegsflotte voraus.

Wenn endlich infolge eines lange dauernden See- und Kaperkrieges oder der feindlichen Handelspolitik der Weltreiche unsere Fabriken und Werkstätten veröden,

so verliert das Landvolk seine besten Absatzgebiete, die Preise für Qualitätswaren gehen herunter, die für Massenerzeugnisse werden darum nicht besser. Die Abwanderung vom Lande mag sich etwas verringern, aber sie geht nicht mehr in die deutschen Städte, sie geht auch nicht in deutsche Kolonien, sondern ins Ausland, oder aber die Bevölkerungszunahme versiegt ganz, weil das verarmte Land nicht mehr in der Lage ist, eine wachsende Bevölkerung zu ernähren.

Schon einmal ist Deutschlands Reichtum und Macht, ist die Blüte seiner Städte und die Freiheit seines Landvolkes zu Grunde gegangen, weil es sich unfähig erwies, den entstehenden Nationalstaaten der Holländer und Engländer, der Franzosen und der Spanier eine gesammelte Volkskraft zu Lande und auf dem Meere entgegenzustellen. Von dem alten Glanz des deutschen Volkslebens blieb für Jahrhunderte kaum etwas anderes übrig als die hochragenden Dome und Rathäuser unserer Städte. Möchten sie uns eine Mahnung sein, den Kampf der Klassen zu vergessen, zusammenzustehen gegen die Gefahren, die Deutschland in dem nun angebrochenen Zeitalter bedrohen, dem Zeitalter der Weltreiche. Es handelt sich um unser aller, um unserer Kinder, um Deutschlands Zukunft.

Die Flottenverstärkung und unsere Finanzen.

Von

Adolph Wagner.

Ursprünglich Vortrag am 31. Januar 1900 in dem Cyklus der freien Vereinigung für Flottenvorträge in Berlin. Hier wesentlich erweitert.

I.

In der Frage der Flottenverstärkung kommen als Erwägungs- und Entscheidungsgründe politische, volkswirtschaftliche und finanzielle Momente in Betracht. Danach zerlegen wir die allgemeine Frage in folgende spezielle: 1. Sollen und müssen wir die verlangte Flottenverstärkung als notwendig anerkennen? Das hängt von allgemeinen politischen und von volks- und weltwirtschaftlichen Erwägungen ab. 1. Dürfen wir diese Verstärkung vornehmen? Das ist nach volkswirtschaftlichen Erwägungen zu entscheiden. Endlich 3. können wir finanziell die erforderlichen materiellen Opfer für die verlangte Flottenverstärkung bringen? Das ist wieder mit nach volkswirtschaftlichen und sodann speziell nach finanziellen Betrachtungen zu beantworten. Nur die finanzielle Seite der Frage soll uns im folgenden hier näher beschäftigen. Auf die anderen Seiten gehen wir bloß in Kürze ein.

Die erste Frage des Sollens und Müssens ist unseres Erachtens durchaus zu bejahen. In der heutigen Weltlage und in der sicher bevorstehenden weiteren Gestaltung derselben genügt eine noch so bedeutende Stärke unserer Wehrmacht zu Lande nicht mehr, um uns die notwendige Sicherung nach außen und unserer Volks-

wirtschaft die gesicherte Erhaltung ihrer Lebensbedingungen zu verbürgen. Ohne eine starke Flotte, die auch der stärksten feindlichen Seemacht und den etwaigen Koalitionen der mittleren Seemächte mit jener oder untereinander Achtung und Rücksicht auf uns aufnötigt, sind wir trotz unserer gewaltigen Landmacht in der Gegenwart einem Manne zu vergleichen, welcher nur einen Arm zu Verteidigung und Angriff frei brauchen kann. Ohne eine starke Flotte ist unser Wert als Verbündeter für fremde Mächte nur ein beschränkter. Ohne eine starke Flotte sind wir gegen die eminenten Gefahren einer feindlichen Blockade, namentlich unserer Nordseehäfen, mit allen schlimmen Wirkungen für unseren Ein- und Ausfuhrhandel, für unsere Volksernährung und Arbeiterbeschäftigung nicht genügend gesichert, ist die erreichte und notwendig noch weiter zu entwickelnde Stellung der deutschen Volkswirtschaft als Glied der Weltwirtschaft durchaus prekär. Ohne eine starke Flotte ist aber auch unsere nationale Ehre auf dem Erdenrund bei der großen Ausdehnung unserer Interessensphären nicht sicher geschützt. Dafür haben uns vollends die letzten beiden Jahre Belege genug gegeben.

Müssen und sollen wir also eine bedeutende Flottenverstärkung aus solchen politischen und allgemeinsten volkswirtschaftlichen Gründen vornehmen, so könnten es nur zwingendste andere volkswirtschaftliche und finanzielle Gründe sein, welche uns gleichwohl zu einem „Nein!“ in betreff der Fragen des Dürfens und Könnens nötigten. Allein solche Gründe sind glücklicherweise nicht vorhanden. Gewiß verlangt die Flottenverstärkung und die dauernde Erhaltung einer starken Kriegsflotte neben

unserem großen Landheer bedeutende materielle, finanzielle Opfer und Lasten. Aber wir sind durchaus wirtschaftlich und finanziell im stande, ersteres fast ebenso gut als die reichsten Länder, Völker und Staaten, letzteres selbst besser als alle anderen, diese Opfer und Lasten zu tragen, und können das auch unbedingt rechtfertigen.

Ausgaben für Heer und Flotte in dem einmal durch die Gesamtverhältnisse des Staats- und Wirtschaftslebens gegebenen Umfange sind die Voraussetzungen für alles andere und gehen deshalb auch den Ausgaben für andere Zwecke vor. Erst Sicherheit, Schutz und die erforderliche Macht dafür, dann weitere Pflege des Wohlstands und der Kultur, die ohne jene Sicherung ohnehin keinen Bestand haben. Das Versäumnis, daß wir Deutschen diese einfache politische und wirtschaftliche Lebensregel jahrhundertelang so wenig befolgten, hat den ehemaligen Jammer unserer politischen, wirtschaftlichen und Kulturverhältnisse verschuldet. Wir sollten doch endlich aus der Geschichte lernen. Die erforderlichen Ausgaben für Heer und Flotte gehören eben einmal zu den notwendigen Spesen unserer Volkswirtschaft, sind die Folge gegebener Verhältnisse, die wir hinnehmen müssen. Es ist so thöricht, darüber zu klagen, als wenn ein Land, welches verheerenden Ueberschwemmungen an den Meeren und großen Flüssen ausgesetzt ist, wie etwa Holland, über die Lasten seiner notwendigen Deichbauten jammern und daran immer „sparen“ wollte. Es untergrübe damit nur die Sicherung nicht bloß seines Gedeihens, sondern selbst seiner Existenz. Das Gleiche gilt von unseren Aus-

gaben für die nationale Wehrkraft zu Wasser und zu Lande.

Damit ist auch schon der verbreitete Einwand über die „Unproduktivität“ solcher Ausgaben widerlegt. Diese Ausgaben sind volkswirtschaftlich so wenig als politisch „unproduktiv“, wenn auch nicht in der Weise direkt „rentabel“ wie etwa viele Ausgaben für Eisenbahnanlagen. Direkt und indirekt reproduzieren sie auch wirtschaftlich ihren Wert in ihren Gesamtwirkungen für unsere Volkswirtschaft und für unser ganzes Volks- und Staatsleben. Sie schaffen uns die Bedingungen für eine gesicherte, gedeihliche wirtschaftliche Thätigkeit überhaupt und für den besseren Erfolg dieser Thätigkeit, im Inlande wie im weltwirtschaftlichen Getriebe. Es spukt hier in der schiefen Ansicht weiter Volkskreise über die „Unproduktivität“ von Heer und Flotte als Institutionen und von den Ausgaben dafür als Finanz- und Steuerlasten immer noch die alte, oft widerlegte falsche Doktrin von der „Unproduktivität“ der immateriellen Arbeit und insbesondere der Staatsleistungen und der dafür verwendeten Mittel. Alles was an Aufwand wirtschaftlicher Mittel notwendig ist, um die Lebensbedingungen einer Nation, ihres Staats, ihrer Volkswirtschaft zu sichern und dafür die erforderlichen Institutionen zu schaffen und leistungsfähig zu erhalten, ist „produktiv“. Von Heer und Flotte gilt das bei uns in ganz besonderem Maße.

Damit sind die geforderten Mittel auch für die Verstärkung unserer Kriegsflotte prinzipiell vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus völlig und ausreichend

gerechtfertigt. Es ist nicht notwendig und nicht einmal richtig, wenn man andere Argumente noch daneben oder gar ausschließlich zu Hilfe nimmt. Daß „das Geld für die Schiffbauten und Schiffsausrüstung im Lande bleibt", ist kein ausschlaggebendes, ist ein schiefes, daß „Arbeiter dabei und seitens der Marineverwaltung überhaupt in steigendem Maße beschäftigt werden", ist sogar ein falsches Argument. Denn nicht auf die Arbeiterbeschäftigung als solche, sondern auf das, was an Werten und Wertbildung ermöglichenden Bedingungen mit der Arbeiter- (und Kapital-) Beschäftigung geschaffen wird, kommt es an. Arbeiter und Kapitalien könnten und würden auch in anderen Produktionszweigen und für die Gewinnung anderer Produkte beschäftigt werden. Die Marineverwendungen bewirken nur eine andere, als sonst eventuell eingetretene, Richtung der nationalen Arbeiter- und Kapitalbeschäftigung. Aber sie führen direkt und indirekt zur gesicherteren und größeren Leistungsfähigkeit unserer ganzen Volkswirtschaft, darin „reproduzieren" sie sich ihrem Wert nach, und deshalb dürfen wir sie volkswirtschaftlich betrachtet auch vornehmen.

Wir dürfen dies aber auch hingesehen auf unseren im 19. Jahrhundert, zumal im letzten Menschenalter, erreichten Volkswohlstand, diesen an und für sich und mit demjenigen der früheren Zeit, aber auch mit demjenigen anderer, auch der volkswirtschaftlich entwickeltsten, reichsten unter den mit uns politisch und wirtschaftlich konkurrierenden Völkern und Ländern verglichen, wie mit Großbritannien, Frankreich, Nordamerika, von den übrigen ganz zu schweigen. Dafür lassen sich eine Menge

Thatsachen als Symptome angeben, die diese Behauptung rechtfertigen, ohne daß man selbst genaue Ziffern des Volkseinkommens und Vermögens zur Beweisführung heranzieht, wie es in der Frage wohl geschehen ist. Denn diese Daten, auch die neuesten und besten, z. B. die der preußischen Einkommens- und Vermögensbesteuerung entnommenen, sind doch zu lückenhaft, zu unsicher, verlangen zu viele Ergänzungen, bei welchem dem subjektiven Ermessen ein zu großer Spielraum eingeräumt werden muß, um sich als brauchbare Grundlage zu erweisen. Sind doch in Preußen volle zwei Drittel der Bevölkerung staatseinkommensteuerfrei, indem die Steuerpflicht erst mit 900 Mark Einkommen beginnt, und kommt man zu einigen Milliarden mehr oder weniger des preußischen Volkseinkommens, je nachdem man für diese steuerfreie Bevölkerung eine etwas höhere oder niedrigere Durchschnittsziffer des Einkommens (bezw. Bedarfs) für den Kopf oder für die Familie annimmt. Ebenso fehlen sichere Anhaltspunkte, um für das amtlich konstatierte steuerpflichtige Einkommen der Volksklassen mit über 900 Mark Einkommen die erforderlichen Ergänzungen vorzunehmen, wenn statt dieses das wirkliche zur Ziffer gebracht werden soll. Denn das wirkliche Einkommen wird doch auch heute noch bei dem verbesserten Veranlagungsverfahren nicht vollständig erfaßt, auch sind mancherlei Abzüge davon gesetzlich zur Bildung des steuerpflichtigen statthaft und werden gemacht. Nur aus einigen anderen deutschen Ländern (Sachsen, Baden, Hessen, Hamburg und anderen kleinen) lassen sich für Deutschland die preußischen Daten ergänzen. Unmittelbar diese letzteren, wie vielfach ge-

schieht, nach Maßgabe der Bevölkerungsgröße auf das ganze Reich zu übertragen, hat mancherlei Bedenken. Man kommt so für Preußen auf Schätzungen von 10—11—12 bis 15—16, für das Reich von 17—18—20 bis 24—25—26 Milliarden Mark Volkseinkommen, ohne daß man sicher sagen kann, ob die niedrigere oder die höhere Schätzung der Wirklichkeit mehr entspricht. Aus anderen Ländern liegen uns aber noch weniger und noch unsicherere Schätzungen vor; so sind z. B. die britischen nach der ganzen technischen Struktur der dortigen Einkommensteuer volleuds wenig sicher, für Frankreich fehlen genügende Grundlagen von Schätzungen fast ganz. Auch die Vermögensschätzungen sind völlig unzuverlässig, die amtlichen preußischen auf Grund der Daten der Vermögens- (Ergänzungs-) Steuer nur ganz bedingt brauchbar für solche Zwecke. Aehnliches gilt von den Erbschaftssteuerdaten anderer Länder, Englands, Frankreichs, und von den meisten sonstigen Materialien, welche man zur Schätzung des Nationalvermögens benutzt. So ist es besser, einzugestehen, wir sind mit den bisher vorhandenen statistischen Daten nicht in der Lage, selbst nur für einen einzelnen Zeitpunkt, die Gegenwart, geschweige, was für Vergleichungszwecke notwendig wäre, für länger zurück und für eine Reihe von Ländern einigermaßen korrekte und deshalb genauer vergleichbare Schätzungen für die Höhe von Volkseinkommen und Volksvermögen vorzunehmen.

Allein für unseren Zweck ist das kein so großer Mangel. Eine Menge einzelner symptomatischer Thatsachen, Bevölkerungsbewegung, Lebensweise der verschiedenen Klassen, auch der unteren, darin erfolgte Ver-

änderungen, d. h. regelmäßig Verbesserungen, Sparthätigkeit und Kapitalbildung der Nation, öffentliche Verwendungen aller Art gestatten sicher die Behauptung, daß gerade das deutsche Volk im 19. Jahrhundert seinen Wohlstand ungemein gehoben hat und hinter keinem großen kontinentalen Volke, schwerlich auch hinter dem französischen, mehr darin zurücksteht, auch dem britischen und nordamerikanischen viel näher gekommen ist. Nebenbei bemerkt sind Vergleichungen in solchen Dingen nicht unmittelbar zwischen großen Völkern und Ländern, welche immer mancherlei provinzenweise verschiedene Wohlstandsstufen in sich umfassen, und kleinen statthaft, wenn letztere einen ungewöhnlich hohen oder niederen Entwickelungsstand zeigen, daher z. B. nicht ohne weiteres zwischen Deutschland und Holland oder Belgien. Nur einzelne der entwickeltsten unserer Provinzen lassen sich mit solchen Ländern, die eben wirtschaftlich doch nur die Bedeutung von Provinzen haben, wenn sie auch selbständige Staaten darstellen, direkt vergleichen.

Im ganzen wird man nach Höhe und Wachstum unseres Volkswohlstandes die Frage, ob wir vermehrte Lasten, wie sie die geplante Flottenverstärkung erheischt, volkswirtschaftlich für zuläßig erklären dürfen, unbedenklich bejahen können. Man darf auch getrost hinzufügen: auch im Vergleich mit anderen Ländern.

II.

Nun aber vollends in finanzieller Hinsicht! Nach dieser Seite betrachtet, dürfen und können wir solche erhöhte Lasten für die Flotte an sich und neben unseren

anderen Finanzlasten in Reich, Staaten, Verbänden und Gemeinden recht wohl tragen und in der That leichter, unbedenklicher als jedes andere große Volk und Staat, selbst die reichsten, wie Großbritannien, nicht ausgenommen. Denn wir haben weitaus die günstigste Finanzlage von allen mit uns konkurrierenden, für die Vergleichung in Betracht kommenden Staaten.

Dies ergibt sich mit Sicherheit aus einer ganzen Reihe in diesem Punkte entscheidender feststehender Thatsachen. Wir haben so gut wie keine „unproduktive", d. h. nicht durch Staatsaktivvermögen und dessen Erträge gedeckte Schulden, wir brauchen für Zins und Tilgung unserer Schulden keinen Pfennig Steuern in Reich und Staaten — beide, wie notwendig, hier zusammengefaßt — aufzubringen, während das Ausland ungeheure ältere „unproduktive" Schulden fast ganz aus seinen Steuern verzinsen muß. Wir haben trotz unseres großen Heeresetats und des steigenden Flottenaufwands die günstigste Verteilung der großen Ausgabenkategorien, in starkem Maße überwiegende Ausgaben für das große Gebiet der Zivilverwaltung. Wir haben eine viel günstigere Gestaltung unserer öffentlichen Einnahmen, indem diese zu bedeutendem Betrage aus Ueberschüssen älterer — Domänen, Forsten, Bergwerke u. dergl. m. — und neuerer Eigentumsobjekte im Besitz des Staats — Staatsbahnen! — herrühren. So bezieht bei uns der Staat, statt der Privaten anderswo, Grundrenten, Kapital- und Unternehmergewinne aus einem bedeutenden Teil des Nationalvermögens für sich. Aus solchen Ueberschüssen zahlen wir nicht nur unsere ganzen Schuldzinsen, sondern darüber hinaus noch, im Effekt wenig-

stens, einen erheblichen Teil unserer Ausgaben für die Wehrkraft, so daß diese nur zu einem Teil die Steuer belasten und die Erträge der Besteuerung großenteils für die Deckung der Zivilverwaltungskosten verfügbar bleiben. Wir haben mit infolge aller dieser Verhältnisse trotz der neuerlichen starken Vermehrung der Steuererträge immer noch so ziemlich die niedrigste Gesamtbesteuerung von den zu vergleichenden Hauptstaaten, auch die relativ beste Steuerverfassung, keine so übertriebene Belastung mit indirekten Steuern als das Ausland, meist niedrigere Steuer- und Zollsätze, eine weit bessere Ausbildung unserer direkten Steuern mit der berechtigten stärkeren Belastung der wohlhabenderen Bevölkerung. Diese oder jene passende Steuerart und Einrichtung (so eine ordentliche Bier-, Tabak-, Erbschaftsbesteuerung) fehlt uns noch. Darin haben wir eben noch wenig in Anspruch genommene Reservehilfsquellen. Und auch mit diesen Lücken stellt unsere Reichs-, Staats- und Kommunalbesteuerung etwas steuerpolitisch und steuertechnisch erheblich Vollkommeneres dar, als irgend ein anderes Land es besitzt.

Es würde zu weit führen, genau ziffermäßig mit einer Reihe von Staaten hier die statistische Vergleichung in allen diesen Punkten vorzunehmen [1]). Ich will mich vornehmlich darauf beschränken, einige Daten zur Vergleichung von Preußen-Deutschland und Frankreich anzuführen. Aus manchen Gründen ist dieses

[1]) Ich habe das wiederholt in der Presse in den letzten Jahren gethan, besonders in einer Artikelserie in der „Zukunft", Januar 1898.

Land doch für solche Vergleichung mit uns das wichtigste. Auch in der Flottenfrage stehen wir ähnlich. Frankreich wie Deutschland müssen eine große kostspielige Landarmee halten, Frankreich hat aber trotzdem seit lange und in steigendem Maße auch seit 1871 seine Flotte verstärkt und mehr Mittel darauf verwandt. Eine der französischen Flotte allein wenigstens einigermaßen ebenbürtige deutsche Kriegsflotte wird unser Ziel sein müssen und auch sein können. Wie viel mehr sind wir aber finanziell dazu in der Lage, die hierfür erforderliche Last zu tragen, als Frankreich es ist! Preußen repräsentiert ja allerdings nur etwas über 60% vom Deutschen Reich (nach der Bevölkerungsgröße). Seine Finanzlage ist auch, besonders dank den finanziellen Folgen der Eisenbahnverstaatlichung, eine noch günstigere als diejenige der meisten anderen deutschen Staaten, namentlich der Mittelstaaten. Was von Preußen, gilt also nicht unbedingt vom ganzen Deutschen Reich, aber doch immerhin einigermaßen. Die folgenden Daten beziehen sich auf die letzten 1890er Jahre, auf Grund von zusammenfassenden Berechnungen, welche so ziemlich den Durchschnittszustand der neuesten Zeit darstellen. Jahr für Jahr erfolgen aber natürlich einige Verschiebungen der Verhältnisse, so bei uns unter anderem besonders infolge der Schwankungen der Staatsbahnüberschüsse, welche letzteren aber neuerdings fast beständig günstiger geworden sind, dann infolge der meist stattfindenden weiteren Steigerungen der Ausgaben, namentlich derer für Heer und Flotte. Aber wesentliche Veränderungen der Zahlen werden doch erst im Laufe der Jahre durch diese Momente bewirkt.

Die Ausgaben für die Kriegsmacht umfassen in den folgenden Zahlen die für Heer und Flotte zusammen, ordentliche, fortdauernde und einmalige, außerordentliche, einschließlich aller betreffenden Pensionen (bei uns auch der auf dem Invalidenfonds lastenden). In Frankreich werden diese Pensionen (wie die Zivilpensionen) formell zum Schuldetat gerechnet, von dem sie hier abgezogen und zum Kriegsetat gestellt worden sind. Bei der Zivilverwaltung sind nur die Nettoausgaben gemeint, also nach Abzug namentlich der Betriebs-, Verwaltungs- u. dergl. Kosten der Einnahmezweige, besonders der privatwirtschaftlichen. Eine Miteinrechnung dieser Kosten ergäbe ganz unvergleichbare Daten, weil diese Einnahmezweige so verschieden in den einzelnen Staaten entwickelt sind (Staatsbahnen). So stellen sich denn in Preußen (inkl. Reichsquote):

Ausgaben:	Millionen Mark	%	auf den Kopf Mark
Wehrkraft . .	473	32,5	14,3
Schuld . . .	318	21,8	9,6
Zivil (netto) .	666	45,7	20,1
Summa	1457	100,0	44,0

in Frankreich:

Ausgaben:			
Wehrkraft . .	818	34,3	21,2
Schuld . . .	852	35,7	22,0
Zivil (netto) .	792	30,0	18,5
Summa	2462	100,0	61,7

Man sieht, wie viel niedriger auch heute noch die preußische Gesamtstaatsausgabe (inkl. Reichsquote) als die französische ist, erstere auf den Kopf noch nicht

drei Viertel der letzteren; wie in Frankreich mehr als ein Drittel der Ausgaben auf die (fast ganz ohne Deckung aus Aktivvermögen existierende), in Preußen nur ein Fünftel auf die (durchaus durch privatwirtschaftliche Ueberschüsse gedeckte) Schuld, trotzdem in Frankreich eine immer noch etwas größere Quote der Ausgaben auf die Wehrkraft fällt, als in Preußen, auf den Kopf sogar fast die Hälfte mehr; wie endlich eine weit stärkere Quote der Ausgaben für die allseitig am wenigsten bemängelte Zivilverwaltung in Preußen als in Frankreich verwendet wird, auf den Kopf selbst absolut noch etwas mehr dort als hier. Selbst eine weitere Vermehrung der Flottenausgaben, sogar bis zu dem in dem amtlichen Plane in Aussicht genommenen Maximum, würde die preußische Kopfquote für die Wehrkraft nur um ca. 4 Mark steigern, womit sie immer noch um ein Sechstel hinter der jetzigen französischen, die doch mittlerweile aber auch noch wesentlich zunehmen wird, zurückbliebe.

Allein die preußische Finanzlage erscheint noch weit günstiger, wenn man nun die Deckungsmittel mit berücksichtigt und danach beide genannten Staaten vergleicht. Allerdings ist die Reichsschuld großenteils aus Anleihen für Heer- und Flottenzwecke erwachsen, betrug um die Zeit obiger Daten schon ca. 2¹/₃ Milliarden Mark, meist verzinslich, und erforderte ca. 76 Millionen Mark Jahresbedarf (ohne Tilgung). Aber immerhin stehen auch dieser Schuld erhebliche nichtsteuerrechtliche Einnahmen im Reichsetat gegenüber, z. B. im Etat für 1900 von den Reichsbahnen, dem Bankwesen (meist Reichsbank), der Reichsdruckerei über 38 Millionen Mark, die Hälfte des

Jahresbedarfs der Schuld, die andere Hälfte, was wir hier aber gar nicht einrechnen, sondern nur erwähnen wollen, wird mehr als vollständig durch die Ueberschüsse der Reichspost- und Telegraphenverwaltung (45 Millionen Mark) gedeckt. Auch ist zu berücksichtigen, daß ein bedeutender Teil der Kriegsinvalidenpensionen auf dem Reichsinvalidenfonds lastet (in 1899 27,9 Millionen, woneben freilich noch 63,6 Millionen sonstige Militär- und Marinepensionen bestehen) und daß etwa die Hälfte jener Summe aus den Zinsen des Aktivvermögens des Invalidenfonds (die andere Hälfte aus Kapitalzuschuß des letzteren) herrührt, also auch nicht auf der Steuer liegt. Faßt man aber, wie unter unseren deutschen Verhältnissen notwendig und zur Vergleichung mit anderen Staaten in diesen Dingen ganz unerläßlich, Reich und Staaten zusammen, so muß man eben die Reichsschuldlast, soweit sie nicht durch privatwirtschaftliche und verwandte Einnahmen des Reichs selbst gedeckt wird, zu den Staatsschulden der Einzelstaaten quotenweise schlagen. Dann erscheint die Gesamtlage der deutschen Staaten in Bezug auf Schulden um ein Weniges ungünstiger, richtiger gesagt, ein bißchen weniger günstig, als ohne diese Einbeziehung der Reichsschuld. Aber *ungemein günstig an sich und verglichen mit anderen Staaten*, namentlich mit *Frankreich*, ist die Sachlage immer noch.

Denn die jährliche Last der Schuld wird bei uns eben durch die Ueberschüsse oder die Reinerträge der rentablen Eigentumsobjekte im Besitz unserer Staaten bei weitem gedeckt. Es bleiben nach der Verwendung dieser Ueberschüsse hierfür noch sehr erhebliche Beträge

zur Deckung anderer Staats- (und Reichs-) Ausgaben, daher namentlich derjenigen für Heer und Flotte. Nur ein Teil der letzteren und kein Pfennig der Schuldlast fallen also auf die Steuer, deren Hauptteil somit wirklich für die Deckung der Zivilverwaltungskosten verfügbar ist und dafür thatsächlich nach dieser Berechnungsweise so verwendet wird. Ein wichtiger Umstand, der dann, wie bemerkt, die Folge hat, daß unsere Gesamtbesteuerung wieder an sich und im Vergleich zu anderen Ländern, wie z. B. namentlich zu Frankreich, so mäßig gehalten werden kann. Geradezu einzig günstig ist in allen diesen Beziehungen unsere deutsche verglichen mit der Finanzlage von anderen Ländern. Auch dies sei an folgenden statistischen Daten wiederum für Preußen und Frankreich genauer nachgewiesen.

Preußen:	Millionen Mark
Schuldlast, jährlich inkl. Reichsquote	318
Die Reichseinnahmen aus privatwirtschaftlichen Quellen (Reichsbahnen, Bankwesen, Reichsdruckerei) zu 60% für Preußen gerechnet	23
Ueberschuß der Eisenbahnverwaltung	484
Desgl. von Domänen, Forsten, Bergwerken . . .	63
Summe dieser Einnahmen	570
Davon verbleibt nach Abzug der Schuldlast von . .	318
ein Restüberschuß von	252
Rechnet man diesen Betrag von der preußischen Reichsquote für die Wehrkraft ab mit.	473
so verbleibt von dieser Ausgabe für Wehrkraft nur . noch anderweit zu decken, d. h. im wesentlichen aus Steuern.	221

Alsdann stellt sich der Ausgabeetat Preußens:

	Millionen Mark	%	auf den Kopf Mark
für Schuld	0	0	0
für Wehrkraft	221	24,9	6,7
für Zivilverwaltung (netto) inkl. Reichsquote . . .	666	75,1	20,1
Summa	887	100,0	26,8

Diese Zahlen stellen annähernd die eigentliche Steuerbelastung Preußens für Reichs- und Staatszwecke genannter Art dar. Doch ist das Verhältnis in Wirklichkeit noch etwas günstiger, weil verschiedene nicht steuerrechtliche Einnahmen hier von den Steuern noch nicht abgezogen sind. Auch sind in den späteren Etats und in der Wirklichkeit die Ergebnisse der preußischen Betriebsverwaltungen noch günstiger als nach obigen Zahlen geworden, z. B. im Etat für 1899 der Ueberschuß der Eisenbahnverwaltung 526,8, für 1900 532,2, derjenige der Domänen, Forsten, Bergwerke bezw. 74 und 79,1 Millionen Mark.

Nach einer analogen Berechnung stellen sich diese Verhältnisse folgendermaßen für

Frankreich:	Millionen Mark
Schuldaufwand jährlich (ohne Pensionen)	852,0
Davon gedeckt durch privatwirtschaftliche Ueberschüsse (namentlich Forsten, kleinen Betrag Staatsbahnen)	26,4
bleibt von dem Schuldaufwand wesentlich auf der Steuer lasten	825,6

Demnach stellt sich der französische Ausgabeetat, der hauptsächlich durch Steuern zu decken ist, folgendermaßen:

	Millionen Mark	%	auf den Kopf Mark
für Staatsschuld	825,6	35,4	21,3
für Wehrkraft	818,0	34,3	21,2
Zusammen	1643,6	69,7	42,5
für Zivilverwaltung (netto) .	792,0	30,3	18,5
Summa	2435,6	100,0	61,0

Frankreich muß also an 70% seiner Steuereinnahmen auf Schuld, Heer und Flotte, Preußen nur knapp ein Viertel, jenes 42,5 Mark auf den Kopf, 210,25 Mark auf die Familie (zu 5 Kopf, allerdings etwas hoch, gerechnet), Preußen nur 6,7 Mark auf den Kopf, nur 33,5 Mark auf die Familie verwenden, bezw. in diesem Maße jeder der beiden Staaten seine Bevölkerung für die genannten Zwecke besteuern. Für die Zivilverwaltung kann Preußen so über drei Viertel, Frankreich nicht ein Drittel seiner Steuern verwenden.

In diesen Zahlen ergibt sich das richtigste Bild zu Zwecken der Vergleichung.

Nicht ganz ebenso, aber immerhin ähnlich gestaltet sich die Vergleichung zwischen den deutschen und sonstigen Staaten, Großbritannien, Oesterreich-Ungarn, Italien, auch einigermaßen Rußland und Nordamerika. Die ungewöhnlich große „unproduktive" Schuld Frankreichs, der Mangel an bedeutenden privatwirtschaftlichen Einnahmequellen desselben, der große Aufwand für ein riesiges Landheer neben dem Flottenaufwand läßt Frankreichs Lage auch anderen Staaten gegenüber ungünstiger erscheinen und bedingt die schwere Besteuerung. Aber sie wird doch getragen und ohne viel Murren und für die großen nationalen Zwecke, für seine ja lange nicht so wie die unsere gefährdete Sicherheit und seine Macht-

stellung bringt Frankreich immer wieder neue finanzielle Opfer, in Anlehen wie Steuern. Das gereicht Land und Volk zur Ehre und sollte uns beschämen, die wir so unendlich weniger belastet sind und doch bei jedem neuen Anspruch an Opfer für unsere Wehrkraft in weibisches Jammern und Klagen ausbrechen.

Allerdings sind ja bei uns seit der großen Zeit von 1864—1871 die Ausgaben für Heer und Flotte, für Reichsschuld, die Erträge der Reichssteuern und zum Teil auch der Staatssteuern stark gestiegen, absolut und vollends relativ. Aber zumal letzteres beweist hier nicht viel, weil eben die ursprünglichen Ausgaben und Steuererträge vielfach noch besonders niedrig waren und so freilich jede Steigerung, prozentweise berechnet, groß erscheint, auch im Vergleich mit den Verhältnissen anderer Staaten, welche eben schon früher mit größeren Ausgabe- und Steuerzahlen rechneten. Wir mußten auch hier einfach lange Versäumtes nachholen, wie in der Ausbildung unserer Wehrverfassung, der Schaffung unserer Flotte, auch auf manchem anderen Gebiete des Staatslebens in Reich und Staat, so nicht minder in der Entwickelung unserer Besteuerung, im Reiche namentlich der Zölle und indirekten inneren Reichssteuern, welche teils erst zu schaffen, teils ergiebiger zu machen waren. Es ist daher auch eine bewußte Täuschung gewisser Parteien, wenn sie auf das „riesige Wachstum" unserer Reichs- und Staatsausgaben, der Reichsschuld, der Verwendungen für Heer und Flotte, der Steuer- und Zollerträge hinweisen, um ihre Anhänger „gruseln" zu machen und ihre unpatriotische und politisch bedauerliche Ablehnung aller neuen Forderungen für die Macht-

stellung des Reichs mit solchem Hinweis zu begründen suchen. Auch hier ergibt eine objektive Betrachtung nichts Bedenkliches, und wiederum die Vergleichung mit anderen Staaten zeigt, daß wir eben nur mit ihnen Schritt gehalten oder, worauf es unvermeidlich ankam, ihnen auf gebotenen Bahnen der Entwickelung der Staatsausgaben für die nationale Machtstellung und der Steuererträge zur Deckung dafür, worin sie uns so lange voraus waren, nachgekommen sind. Auch hier einige statistische Daten über das Deutsche Reich und zur Vergleichung über Frankreich und Großbritannien.

Deutsches Reich:

	Rechnung 1872	Rechnung 1873	Etat 1899
Fortdauernde Ausgaben:	Millionen Mark		
Heer	245,2	260,4	519,9
Flotte	11,3	13,9	69,0
Militär- und Flottenpensionen	22,3	49,1	91,6
Zusammen	278,8	323,4	680,5
Einmalige Ausgaben:			
Heer	23,3	3,1	122,9
Flotte	14,9	40,1	64,7
Summa Wehrkraft	317,0	366,6	868,1
Reichsschuld	0,5	0	75,8
Haupteinnahmen (rein):			
Zölle	94,5	122,6	442,4
Innere Verbrauchssteuern	73,6	135,2	300,0
Verkehrssteuern	5,2	5,7	61,6
Zusammen Steuern	173,3	263,5	804,0
Postüberschüsse	14,1	9,0	44,6
Eisenbahnüberschüsse	5,4	2,2	26,6
Bankwesen	—	—	9,8
Wehrkraftausgabe a. d. Kopf Mark	7,7	8,8	15,7
Reichssteuern auf den Kopf Mark	4,8	6,3	14,6

Im Jahre 1872 wirkte der Krieg noch nach, das Jahr 1873 ist als ein normaleres besser zum Ausgangspunkt zu nehmen. Die Reichssteuern erscheinen hier mit dem Nettobetrage, nach Abzug der den Einzelstaaten zukommenden Vergütungen für Erhebungskosten und Anteilen. Allerdings ist sonach der Aufwand für die Wehrkraft zu Lande und zu Wasser auf den Kopf berechnet um fast das Doppelte, absolut um erheblich mehr als das Doppelte, der Reichssteuerertrag auf den Kopf um fast das 2⅓fache zwischen 1873 und 1899 gewachsen. Aber haben darunter wirklich, wie z. B. sozialdemokratischerseits oft behauptet wird, die Verwendungen für die Zivilausgaben, für eigentliche Kulturzwecke so gelitten, war „dafür wirklich kein Geld da"? Nun, im Reiche selbst war z. B. die fortdauernde Ausgabe für die „Zivildepartements" (Reichskanzler, Reichskanzlei, Reichsjustizverwaltung, Reichsamt des Innern, Auswärtiges Amt) 1872: 5,33, 1873: 6,22, 1899: 68,0 Millionen Mark. Eine Verzehn- bis Zwölffachung. Und in den Einzelstaaten, die vermeintlich bei dieser Entwickelung der Dinge für „Kulturzwecke nichts übrig hatten"? Nun, in Preußen z. B. war der Etat der hauptsächlichen „Zivildepartements" und der wichtigsten eigenen Einnahmezweige für 1868 (dem ersten Jahre, wo die neuen Provinzen ganz im Etat standen und der Norddeutsche Bund seinen völlig eigenen Etat hatte) und für 1900 der folgende:

	1868		1900	
	Fortdauernde Ausgaben	Einmalige Ausgaben	Fortdauernde Ausgaben	Einmalige Ausgaben
	Millionen Mark			
Justizministerium	46,6	1,7	109,4	5,4
Inn. Ministerium	24,3	0,5	69,1	2,5
Geistl., Unterr.-Ministerium . .	18,0	2,1	139,6	13,9
Davon Elementarunterricht u. dgl.	5,4	0,5	82,1	3,6
Landwirtschaftlich. Ministerium . .	6,6	0,6	22,9	18,0
Ministerium f. Gewerbe u. Handel	29,6	9,6	12,0	1,2
Ministerium f. öff. Arbeiten . . .			30,7	27,5
Schuld, Zins . .	49,4	—	230,7	—
„ -Tilgung u. anderes . . .	25,5	—	41,9	—
Schuld, Summe d. Ausgaben . .	74,9	—	272,8	—
Direkte Steuern, Rohertrag. . .	124,8	—	198,4	—
Indirekte, inkl. Reichssteuerreste, roh	57,6	—	83,3	—
Lotterie, rein . .	4,2	—	9,8	—
Domänen u. Forsten, rein . . .	43,7	—	53,8	—
Berg-, Hütten- u. Salinenwes., rein	13,8	—	25,3	—
Eisenbahnangelegenheiten, rein .	39,4	—	532,5	—

Wegen Veränderungen der Ressorts sind die Daten für das landwirtschaftliche Ministerium (1868 ohne, später mit Verwaltung der Domänen und Forsten, doch ohne die Einnahmen daraus und die Betriebskosten dafür, auch früher inkl. Gestütsverwaltung), ferner die Daten für die später getrennten Ministerien für Gewerbe, Handel und öffentliche Arbeiten, wo sich auch noch andere Etatsveränderungen bemerklich machen, nicht genau vergleichbar. Die große Ausgabesteigerung zeigt sich aber überall, — am meisten im Unterrichtsdepartement. Die Bevölkerung Preußens stieg von Ende 1869 bis 1895 von 24 auf 31,9, 1899 auf ca. 33,7 Millionen Kopf.

In Frankreich zeigen sich seit der Kriegsperiode im Allgemeinen Budget folgende Aenderungen einiger Hauptposten der Ausgaben und Einnahmen (1870 noch Friedensbudget):

	1870	1873	1899
	Millionen Franken		
Heer	376,0	440,0	649,5
Flotte	173,3 (Flotte und Kolonien)	148,6 (Flotte und Kolonien)	303,6
Kolonien			90,8
Militärpensionen	ca. 50,0	ca. 62,0	140,4
zus. Kriegsmacht (u. Kolonien)	599,3	650,6	1184,3
Schuldetat	370,0	996,0	1034,0
Hauptsteuern (roh)			
Direkte	332,8	—	580,6
Zölle und Zuckersteuer	186,9	—	628,0
Getränkesteuern	243,4	—	481,9
Monopole	260,0	—	438,9
Andere innere Verbrauchsteuern	73,4	—	55,6
Enregistrement und Stempel (inkl. Erbschaftssteuer)	426,4	—	711,6
Summe dieser Steuern	1522,9	—	2896,6

Auf d. Kopf f. Kriegsmacht in Mark	10,5	14,6	24,8
Desgl. Schuld in Mark . . .	7,8	22,4	21,6
Desgl. Steuern in Mark . . .	31,9	—	60,6

Die Daten, welche zugleich einen guten Einblick in die schweren finanziellen Folgen des Kriegs von 1870/71 für Frankreich geben, erweisen, wie schon am Beginne der Periode die französischen Ausgaben für Kriegsmacht und Schuld und die Belastung mit Steuern hoch und viel höher als in Deutschland waren. Aber trotz des Verlusts von Elsaß-Lothringen, dem von der alten französischen Staatsschuld nichts aufgebürdet werden konnte, trotz der ungeheuren Vermehrung der Schuld durch den Krieg und trotz seiner fast stabilen Bevölkerung hat Frankreich für sein Kriegswesen zu Lande und zu Wasser neue große Lasten auf sich genommen. Gegen die Zeit vor dem Kriege haben sich diese Lasten mehr als verdoppelt (unter Abrechnung der Ausgaben für den Kolonialdienst ist die Kopfquote 1899: 22,5 Mark). Und diese Lasten wie die so gestiegenen für die Schuld müssen nun, wie bemerkt, fast ganz durch Steuern von einer nur ebenso großen Bevölkerung wie vordem — der Verlust Elsaß-Lothringens ist kaum durch den Volkszuwachs ausgeglichen worden — aufgebracht werden. Die Steuererträge, welche außerdem noch die ebenfalls bedeutend gewachsenen Lasten der Zivilverwaltung beinahe allein mit decken müssen, haben sich auf den Kopf berechnet fast verdoppelt, obwohl sie anfangs, um 1870, schon recht hoch, viel höher als bei uns waren und nunmehr absolut so ziemlich den höchsten Betrag in der Welt erreichen. Die Steigerung der Steuerbelastung für Staatszwecke seit dem Kriege ist wiederum beinahe

dreimal (28,7 Mark auf den Kopf) so hoch als diejenige der Reichssteuern im Deutschen Reiche (1872 bis 1899: 9,8, 1873—1899: 8,5 Mark) und bleibt hinter dieser Proportion des Wachstums nicht viel zurück, wenn man zu der Vermehrung der Reichssteuern die der Staatssteuern, z. B. in Preußen, hinzurechnet. In Preußen stellte sich unter Zusammenrechnung der Reichs- und Staatssteuern die Kopfbelastung 1868 auf 13,55, 1898 auf 23,33 Mark, eine Steigerung in diesen 30 Jahren um 9,78 Mark oder 72,2 %, gegen eine Steigerung in Frankreich in den 30 Jahren von 1870 bis 1899 um 28,7 Mark (also in der That auch fast das Dreifache gegen Preußen) oder um 90 % [1]). Natürlich, daß jede Vermehrung der Besteuerung um so mehr ins Gewicht fällt, je größer die anfängliche Belastung schon ist. Gerade hierin tritt wieder die günstige Lage der Dinge in Deutschland, verglichen mit Frankreich, hervor. Trotz alledem sehen wir in Frankreich alle Parteien einmütig, wenn es neue Forderungen der Regierung für das Heer und namentlich neuerdings auch für die Flotte gilt, wie denn die Jahresausgaben und außerordentlichen Verwendungen für letztere besonders stark gestiegen sind. Ja, was die Regierung fordert, wird gern noch erhöht. Darauf kann Frankreich stolz sein! Wie traurig anders sieht es in diesem Punkte bei uns aus, wo die verbündeten Regierungen um jede noch so gerechtfertigte Forderung neuer und vermehrter

---

[1]) Nach den Tabellen in meiner Finanzwissenschaft Bd. IV, 1. Hälfte (1899), S. 62, woselbst für Preußen und für andere deutsche Staaten (Bayern, Sachsen, Württemberg) weitere derartige Berechnungen.

alter Ausgaben für Heer und Flotte mit dem Reichstage feilschen, mit großen einflußreichen Parteien im Lande kämpfen müssen!

Eine Vergleichung mit Großbritannien für einige Hauptseiten der Finanzlage ergibt folgendes (nach Rechnungsabschluß):

	1871/72	1898/99
	Millionen Pfd. Sterl.	
Heer	15,86	20,00
Flotte	9,90	24,07
Zusammen	25,76	44,07
Staatsschuld	26,84	25,24
Haupteinnahmen (roh):		
Direkte Steuern . . .	11,41	20,42
Zölle	20,33	21,56
Innere Accisen	23,33	29,31
Stempel u. dergl. . . .	2,29	7,70
Erbschaftssteuer	5,21	11,47
Summa Steuern	62,57	90,46
Kriegsmacht auf den Kopf Mark	16,5	22,3
Schuld desgl. Mark	17,2	12,8
Steuern desgl. Mark . . .	40,1	46,0

Die Kosten für Heer und Flotte haben sich doch, trotz langjähriger Spartendenz auf diesem Gebiete, absolut um ca. 70 % gesteigert, nach dem Kopfbetrage allerdings nur um 35 %. Aber man weiß auch, wie diese Spartendenzen sich beim Heere schädlich erwiesen haben und wie jüngst die Flottenausgaben rasch gestiegen sind, sie betragen gegenwärtig schon im ordentlichen Budget 3—4 Millionen Pfd. Sterl., auf den Kopf 1½—2 Mark mehr, und die Heeresausgaben sind jüngst auch bereits gewachsen und werden demnächst sicherlich noch erheblich größer, auch in Friedenszeit. Schon die

bisherigen Kopfbeträge für die Kriegsmacht zu Wasser und zu Lande betragen in Großbritannien 42 % mehr als unsere deutschen bisherigen. Die große britische Staatsschuld, der wieder sehr wenig privatwirtschaftliche Deckungsmittel gegenüberstehen, hat sich zwar absolut als Belastung des Budgets und relativ noch erheblich mehr als Kopfbelastung der Bevölkerung durch ihre Verringerung und Zinsreduktionen vermindert, aber sie ist immer doch noch eine erhebliche Last, die zu derjenigen für Heer und Flotte als eine fast ganz durch Steuern zu deckende hinzutritt. In Deutschland steht dieser Belastung durch die Schuld in Großbritannien wiederum bei dem Charakter unserer Staatsschulden als fast ganz Eisenbahnschulden, mit mehr als genügender Deckung der Zinsen u. s. w. durch die Reinerträge der Bahnen, nichts Analoges gegenüber. Die Steuern, die eben anfangs schon sehr hoch an sich und auf den Kopf waren, haben sich freilich nur um ca. 45 % absolut, relativ auf den Kopf nur um ca. 15 % vermehrt. Jetzt stehen auch hier weitere Steigerungen durch Erhöhung der Steuersätze infolge des südafrikanischen Krieges bevor. Im Unterschied zu Frankreich zeigen Deutschland und Großbritannien nicht so starke Steigerungen der Kopfbeträge der Ausgaben und Steuererträge, wesentlich mit infolge ihrer starken Volksvermehrung im letzten Menschenalter, während bei der beinahe stabil gewordenen Größe der französischen Staatsbevölkerung fast die nämliche Volkszahl jetzt eine so viel größere Masse Ausgaben und Steuern zu tragen hat. Freilich braucht Frankreich bei seinem beinahe fehlenden Geburtsüberschuß auch viel weniger Mittel für die Auferziehung der neuen Gene-

ration anzuwenden, was wenigstens in einer Hinsicht ein erleichterndes Moment ist.

So ergibt sich in der That, daß Preußen, daß Deutschland nach Reichs- und Staatsausgaben weit günstiger dasteht als Frankreich und Großbritannien, als unser wichtigster politischer und unser wichtigster wirtschaftlicher Konkurrent und daß die Steuerbelastungen bei uns viel geringer sind.

Allerdings weist man nun bei uns gern auf die Kommunallasten, die Kommunalsteuern, für die Verbände (Provinzen, Bezirke, Kreise) und vollends für die Gemeinden hin. Namentlich die hohe und in so rascher Steigerung begriffene Kommunalbesteuerung wird nicht nur bei politischen Gegnern, sondern auch bei politischen Freunden der Verwendungen für die Machtstellung der Reichs öfters als die besonders drückende Last bezeichnet. Auch in Preußen haben konservative Politiker das wohl hervorgehoben, besonders betonend, daß die direkten Steuern durch die Gemeindesteuern in dieser Form und durch die Gemeindezuschläge zu den Staatssteuern vor, aber auch noch nach der Miquelschen Reform von 1893 und der Ueberlassung der großen Staatsertragssteuern (Grund-, Gebäude-, Gewerbesteuern) an die Gemeinden, so schwer drückten.

Gewiß muß man schließlich alle Steuern für öffentliche Zwecke, für Reich, Staat, Provinz, Kreis, Gemeinde (eventuell auch noch für spezielle Schulzwecke, Wegezwecke u. dergl., für die Kirche, zusammenrechnen, um die Gesamtbelastung festzustellen, und schließlich ist es natürlich diese, welche an sich und in Vergleichung mit früherer Zeit und mit anderen Ländern in Betracht

kommt. Auch die Form, in welcher die Steuern vornehmlich aufgelegt werden, z. B. bei uns in den Gemeinden großenteils, vielfach fast ausschließlich als direkte Ertrags- und Einkommensteuer, ist dabei zu berücksichtigen. Genauer darauf hier statistisch einzugehen, müssen wir uns versagen[1]). Es genügt, nur Eines hervorzuheben.

Mitunter sollte man beinahe meinen, wir in Deutschland allein hätten neben den Reichs- und Staatslasten und Steuern auch noch solche für Verbände und Gemeinden zu tragen! Und doch ist's im Auslande natürlich ebenso. Auch hier sind die betreffenden Lasten und Steuern, in Großbritannien vollends nach seiner ganzen Verwaltungsorganisation für die Lokalverwaltungen, in Frankreich für Departements und Gemeinden, in anderen Ländern für die da bestehenden Provinzial-, Bezirksverbände und Gemeinden ebenso schwer, oft wiederum erheblich schwerer als bei uns, sind sie gleichfalls in rascher, zum Teil rascherer Steigerung begriffen, als die eigenen Staatslasten und Steuern und als die Kommunallasten und Steuern bei uns, werden sie, wie namentlich in Großbritannien fast ganz, in anderen Ländern wenigstens auch zum erheblichen, häufig zum größeren Teil, durch direkte eigene Steuern oder Zuschläge zu den direkten Staatssteuern gedeckt. In Frankreich, Italien, Oesterreich, auch in den süddeutschen Staaten

[1]) Auch dafür erlaube ich mir, mich auf die eingehenden Ausführungen und statistischen Tabellen und Daten im 3. u. 4. Bande meiner Finanzwissenschaft zu beziehen, wo über Großbritannien, Frankreich, Preußen und die deutschen Mittelstaaten das erforderliche Material zu finden ist.

sind nur außer direkten erhebliche indirekte Verbrauchssteuern (Oktroi, Accisen, Thorsteuern) vorhanden, in Frankreich besteht in über 1500 Gemeinden Oktroi, und Paris deckt seinen riesigen Gemeindebedarf zu über vier Fünfteln aus dieser Steuerquelle. Dagegen läßt sich manches, dafür auch einiges sagen. In Norddeutschland sind diese lokalen Verbrauchssteuern — passende Objekte und Veranlagungs- und Erhebungsformen vorausgesetzt — wohl zu sehr zurückgedrängt worden, vielfach ganz verschwunden. Aber jedenfalls bilden doch auch sie Steuerlasten, die das Ausland eben mehr in dieser Einrichtung trägt. Zieht man alles zusammen und vergleicht es unbefangen, so wird sich ergeben, daß auch hier wieder Deutschland in günstigerer Lage als meist das Ausland ist und bei fehlenden oder geringfügigen indirekten Gemeindesteuern auch in einer für die unteren Klassen weniger bedenklichen Form die Gemeindeausgaben deckt. Wenn diese letzteren bei uns so besonders stark zumal in vielen Städten neuerdings wachsen, so erklärt sich das doch auch aus dem großen Aufschwung unseres Städtewesens, aus allgemeinen Verhältnissen der Bevölkerungsbewegung, der wirtschaftlichen Entwickelung und nicht zum wenigsten aus der Steigerung gerade vieler wirtschaftlicher und Kulturausgaben, in unseren Gemeinden (Schul-, Verkehrs-, Sanitätswesen u. s. w.). Zum Beleg der Steuerbelastungen der Lokalverwaltungen in Großbritannien nur die eine Ziffer, daß hier z. B. 1896 die wesentlich in Form der direkten erhobenen Steuern 53,5 Millionen Pfd. Sterl. oder über 1090 Millionen Mark betrugen, mehr als das 2½fache der direkten Staatssteuern, woneben noch

7 Millionen Pfd. Sterl. gebührenartiger Abgaben (hie und da mit indirekten Steuern verbunden) in der Lokalverwaltung vorkamen. Auch im Auslande, speziell in Großbritannien hat die Steuerbelastung der Lokalverwaltungen dazu geführt, daß erhebliche Anteile an Staatssteuern (so an der einen Erbschaftssteuer selbst, der probate duty), Zuschläge zu anderen (Branntwein- und Biersteuer), ganze Staatssteuergattungen (die Luxussteuern in Lizenzform) den Lokalverwaltungen zur Erleichterung ihrer Finanzlage in neuerer Zeit überlassen worden sind, ganz ähnlich wie bei uns. Unsere Klagen sind also auch hier übertrieben oder ganz unbegründet, zumal wenn man daran denkt, was doch die Gemeinden und Verbände an Nutzen und Vorteilen aller Art ihren Besteuerten gewähren.

III.

Auch eine andere Klage erweist sich bei uns teils ebensowenig richtig, teils doch wieder sehr übertrieben. Es wird noch allenfalls eingeräumt, daß unsere indirekten Steuern (Zölle, innere Verbrauchs-, auch Verkehrs-, Stempel- u. dergl. Steuern) allerdings im Vergleich zum Auslande und wiederum besonders zu Frankreich und Großbritannien niedriger seien, auch trotz der neueren starken Entwickelung im Deutschen Reiche, besonders seit den Reformen von 1879 ff. Aber einmal befänden sich unter unseren indirekten Steuern einige besonders bedenkliche, wie die Salzsteuer, der Getreidezoll, der jetzt einen so erheblichen Ertrag liefere, der Petroleumzoll und wie einige andere Zölle auf wichtigere

Verzehrungsgegenstände, dann die innere Bier-, Branntwein-, Zucker-, Tabaksteuer, so daß die unteren, sogenannten arbeitenden Klassen doch die vornehmlich belasteten seien. Ferner seien aber eben unsere direkten Steuern so schwer und bilden die Hauptlast.

Die erste Behauptung in betreff der indirekten Steuern ist ja nicht völlig unbegründet, aber die ganze Frage liegt eben doch anders und, eines ins andere gerechnet, alles miteinander verglichen, ist die Sachlage doch auch hier bei uns günstiger als meist im Auslande. Die zweite Behauptung aber, hinsichtlich der direkten Steuern, ist teils völlig übertrieben, teils schwebt sie wirklich in der Luft, wiederum namentlich bei einer Vergleichung unserer und der ausländischen Verhältnisse. Wir haben im ganzen immer noch eine weit schwächere Belastung für Reichs- und Staatszwecke (und vollends für die Gemeinden) mit indirekten Verbrauchssteuern (Zölle und innere zusammengerechnet) als das für die Vergleichung zumeist in Betracht kommende Ausland, namentlich wieder als Frankreich und Großbritannien. Wir haben aber auch eine weit schwächere Belastung mit direkten Steuern (und verwandten, wozu namentlich die Erbschaftssteuer gehört), wenngleich unsere direkten (Staats- und Gemeinde-) Steuern relativ etwas mehr als unsere indirekten (Reichs-, Staats- und Gemeinde-) Steuern ausgebildet, richtiger noch ausgedrückt, etwas weniger als die letzteren hinter den ausländischen in der Entwickelung zurückgeblieben sind. Auch die Kopfbelastung mit direkten Steuern, zumal für den Staat, steht hinter derjenigen im Ausland meist sehr zurück, erscheint unter Berücksichtigung der geringeren

Belastung mit indirekten Steuern noch günstiger, und die Verfassung unserer direkten Steuern ist fast allgemein und fast durchaus weit besser als diejenige des Auslands, zumal in der neueren Zeit, so daß auch in dieser Beziehung die Steuerbelastung erträglicher, weil besser, d. h. mehr auf die stärkeren Schultern, verteilt ist. Nur in der bei uns mangelhaft entwickelten Erbschaftssteuer stehen wir in dieser Hinsicht hinter dem Auslande zurück.

Unsere indirekten Verbrauchssteuern in Form von Zöllen (Einfuhrzöllen) und inneren Steuern sind auch jetzt noch nach Höhe der Zoll- und Steuersätze kaum in einem Falle bedenklich, vielfach niedriger als diejenigen des Auslands, namentlich wieder Frankreichs und Großbritanniens, so für Kolonialwaren, Kaffee (bei uns 40, in Frankreich 121½ Mark für 100 Kilo), Thee, Tabak, Wein, Gewürze, Petroleum, Südfrüchte, für Zucker, Bier (wenigstens in Norddeutschland), Branntwein, auch für Salz (der einzige wichtigere Artikel, wo der deutsche Satz den französischen etwas übertrifft, während auch die Salzsteuer, die allerdings in England ganz fehlt, in anderen Ländern, Oesterreich, Italien höher ist als bei uns).

Allerdings haben wir die Zölle auf viele Konkurrenzartikel unserer heimischen Land- und Forstwirtschaft wieder stark erhöht oder neu eingeführt, aber aus zwingendsten agrarpolitischen, nicht finanzpolitischen Gründen und — nicht anders, mehrfach in niedrigeren Sätzen als andere Kontinentalländer in ähnlicher Lage, Frankreich, Italien voran. Unser wichtigster Getreidezoll für Weizen und Roggen ist praktisch (nach den

Handels- und Meistbegünstigungsverträgen) 3½ Mark, in Frankreich für Weizen 5,67, in Italien 6,48 Mark für 100 kg. Bei der Entwickelung der Einfuhrverhältnisse kommt es so, daß allerdings jetzt von unserem Zollertrag ca. 38 % aus Zöllen auf agrarische Nahrungsmittel herrühren (1895—1897 von 450 Millionen Mark im Durchschnitt ca. 173 Millionen, wovon 143 Millionen auf Getreide u. dergl. kommen). Nach dem Einfluß auf die Preise der Objekte, auch auf das allgemeine Preisniveau der inländischen Artikel (Getreide!) und nach den Konsumtionsverhältnissen haben diese Zölle eine nicht unerhebliche Belastung der unteren Klassen, der Arbeiter, der großen Volksmasse zur Folge, auch eine relativ (im Verhältnis zum Einkommen) schwerere als bei den wohlhabenderen und höheren Klassen. Durch Hinzutritt des Petroleumzolls, einiger anderen (Reis, Gewürze), der Steuer und des Zolls auf Salz, Tabak, Branntwein, vielleicht auch auf Bier und Zucker steigert sich diese Belastung und auch das Mißverhältnis derselben zwischen unteren und oberen Klassen noch.

Aber andererseits erfolgt auch eine gewisse Ausgleichung in letzterer Hinsicht durch andere Zölle und Steuern, indirekte, Verkehrs-, direkte und zum Teil auch nach den Mehrkonsumtionen der oberen Klassen von gewissen zoll- und verbrauchssteuerpflichtigen Artikeln. Da unsere neueren Personal- (Einkommen-, Vermögenssteuern), auch einzelne Ertragssteuern — nach der Freilassung kleinerer Einkünfte und Vermögen, nach ihrem meist degressiven Steuerfuß bei den Einkommensteuern, nach den besteuerten Objekten, die von den „arbeitenden Klassen“, zum Teil überhaupt von den unteren Klassen

nicht oder nur in geringem Grade besessen werden (Grundstücke, Gebäude, Gewerbebetriebe, Leihkapitalien) — diese Klassen überhaupt nicht oder viel mäßiger als die oberen belasten, sowohl was Staats- als was Gemeindesteuern anlangt, so erfolgen vollends doch weitere erhebliche Kompensationen zwischen der Gesamtsteuerbelastung der unteren und oberen Klassen. Letztere tragen z. B. auch die Steuern auf Rechtsgeschäfte u. s. w. (Stempel-, Börsensteuern, Besitzwechselabgaben) doch weit überwiegend allein. Man mag aber, wie ich es thue, zugeben, daß die höheren Klassen doch im ganzen von allen Arten Steuern zusammen im Verhältnis zu ihrem Einkommen noch mehr tragen sollten als die unteren, — also eine reelle Progression der Gesamtbesteuerung zu erstreben sei, und daß es fraglich bleibt, ob wegen der Einwirkung der indirekten Verbrauchssteuern (inkl. Zölle) die höheren Klassen immer wenigstens voll in derselben Proportion wie die unteren durch alle Steuern zusammen getroffen werden. Bei einer richtigen „sozialen" Steuerpolitik wären daher gerade noch Steuern zu fordern, welche diese reelle Mehrbelastung der Klassen mit höherem, mit fundiertem Einkommen, mit leichten großen Gewinnen herbeiführten. Der Plan einer Reichserbschaftssteuer ist mit aus solchem Gesichtspunkte entsprungen.

Indessen muß doch nun auch hier anerkannt werden, daß wenn man selbst von der fehlenden oder geringeren Belastung der unteren Klassen mit direkten, mit Verkehrs- u. dergl. Steuern absieht, und nur die indirekten inneren und als Zoll erhobenen Verbrauchssteuern berücksichtigt, die Lage wiederum im ganzen bei uns auch

für diese Klassen günstiger ist als meist im Auslande. Allerdings, England hat keine Getreide-, Vieh-, Fettwarenzölle u. dergl. mehr, selbst keine Zuckersteuer noch -Zoll, keinen Petroleumzoll, wie in unseren sozialdemokratischen Versammlungen und Blättern unseren Arbeitern immer vorgeführt wird. Aber es hat dafür auf die Massenartikel auch des Konsums der unteren Klassen, auf Spirituosen, Bier, Tabak, Thee ganz ungeheure Steuer- und Zollsätze und erzielt riesige Einnahmen aus der Belastung dieser Artikel, hat durchweg viel höhere Steuer- und Zollsätze dafür und Erträge daraus als bei uns. Im ganzen wird dadurch doch auch wieder der „kleine Mann" im Auslande in dieser Form der „indirekten" Steuer schwer und weit schwerer als bei uns belastet. Frankreich hat auf die genannten Artikel, dann auf Wein und Obstwein, die Getränke des kleinen Mannes dort, auf Kaffee, Getreide und zahlreiche Zollartikel, auch noch auf einige inländische, sehr hohe Steuern und Zölle gelegt und belastet namentlich, neben den Getränken, den Tabak in seinem Monopol enorm. Die Erträge aus diesen Steuern und Zöllen sind daher wieder weit höher als bei uns im ganzen, absolut wie vollends relativ auf den Kopf der Bevölkerung berechnet. Von Italien, Oesterreich und anderen Staaten, auch von Rußland (Branntweinsteuer!), Nordamerika gilt ähnliches. Auch hier zum Beweise nur einige deutsche, französische und britische Vergleichsdaten (S. 83), zur Ergänzung der oben schon mitgeteilten[1]).

---

[1]) Bei der Verschiedenheit der Zoll- und Steuerverfassung der drei Staaten und bei dem Zusammenhange zwischen den

Preußen hat gar keine selbständige innere Verbrauchssteuer des Staats mehr, die vier süddeutschen Staaten Bayern, Württemberg, Baden, Elsaß-Lothringen haben jeder ihre eigene Biersteuer, die drei letztgenannten auch ihre eigene Weinsteuer (die bisher auch in Hessen bestand, 1891 provisorisch, 1899 definitiv beseitigt ist), Baden

---

Zöllen und den inneren Verbrauchssteuern, der aber in jedem Staate wieder verschieden ist, läßt sich eine ganz korrekte statistische Vergleichung nicht so einfach und völlig genau überhaupt nicht machen. Der Bundesstaatscharakter des Reichs, die noch bestehende Verschiedenheit der Biersteuer in der norddeutschen Brausteuergemeinschaft und in den vier süddeutschen Staaten mit ihrer selbständigen Biersteuer, die Verteilung der in Stempelform erhobenen Abgaben zwischen Reich und Einzelstaaten bietet weitere Schwierigkeiten der Vergleichung. Monopole, wie die drei französischen für Tabak, Zündhölzchen, Pulver kann man eigentlich nur nach dem Reinertrag mit einstellen, da im Rohertrag der Wert des Produkts und die Fabrikationskosten mit enthalten sind, die nicht eigentlich „Steuer" darstellen und in Ländern mit anderer Besteuerungsform dieser Artikel nicht mit in der Finanzrechnung erscheinen. Die Daten für das Deutsche Reich (aus dem Statist. Jahrb. Jahrg. 1899) geben den Durchschnitt der Roherträge der Zölle und der inneren Steuern (diese mit Abzug der Rückvergütungen, insoferne „netto") aus den Jahren 1896 und 1897, für die einzelnen Zoll- und Verbrauchssteuerartikel den Rohertrag des Zolls und den sogenannten Nettoertrag der Steuer exkl. Zoll und exkl. Rückvergütung und zwar nach dem Durchschnitt für 1897 und 1898 bei den Zöllen, für 1896 und 1897 bezw. die Rechnungsjahre 1896/97 und 1897/98 bei den anderen Artikeln. Die Daten für Frankreich, Durchschnitt 1896 und 1897, aus verschiedenen amtlichen Berichten im Bulletin de statistique (Zeitschr. d. französ. Finanzministeriums), für Großbritannien für dieselbe Zeit nach dem Statist. abstract, immer Roherträge (außer bloß Reinertrag bei französ. Tabak- und Zündhölzchenmonopol). Bei den französischen Zöllen inkl. Schiffahrtsgebühren, statist. Gebühr.

	Deutsches Reich	Frankreich	Großbritannien u. Irland
	Millionen Mark		
Zölle	467,9	383,4	439,2
Inn. Verbrauchssteuern . . .	309,5	910,8	558,7
zusammen	777,4	1294,2	997,9
Stempel (Reich) .	60,1	154,7	152,0
Enregistrement[1]) .	—	259,6	—
Preußens Stempel u. Gerichtskosten	94,1	—	—
	Auf den Kopf Mark:		
Zölle	8,75	9,93	11,06
Inn. Verbrauchssteuern[2]) . .	6,53	23,59	14,06
zusammen	15,28	33,52	25,12
Stempel (Reich) .	1,13	4,01	3,83
Enregistrement .	—	6,72	—
Preußischer Stempel u. s. w . .	2,92	—	—
zusammen Stempel u. s. w. . .	4,05	10,73	3,83

[1]) Abzüglich der darin enthaltenen französischen Erbschafts- und Schenkungssteuer.

[2]) Anrechnung nur der norddeutschen Biersteuer auf die norddeutsche Bevölkerung allein.

und Sachsen besitzen noch eine eigene staatliche Fleischsteuer. In diesen Staaten, besonders den süddeutschen mit ihren hohen Biersteuern, stellt sich also die Belastung mit indirekten inneren Verbrauchssteuern höher als im Reichsdurchschnitt und als in Preußen. Die Staatsstempelabgaben, die darin mit enthaltene oder apart bestehende Grundbesitzwechselabgabe sind in den einzelnen deutschen Staaten ziemlich verschieden in Einrichtung, Höhe der Sätze und Ertrag, aber doch durchweg viel niedriger als in Frankreich und in anderen fremden Ländern. Die obigen Daten können daher doch zum Vergleich deutscher mit französischen und britischen Verhältnissen dienen. Es zeigt sich, daß die Gesamtbelastung bei uns mit Zöllen immer noch kleiner, mit inneren Verbrauchssteuern viel kleiner und ebenso mit Verkehrssteuern (Stempelabgaben, Gerichtskosten u. dergl.) niedriger, besonders als in Frankreich, ist. Auch wenn man z. B. in Bayern die hohe Biersteuer statt der niedrigen norddeutschen (5,90 statt 0,75 Mark auf den Kopf Ertrag) mit einsetzt, kommt die Kopfbelastung an inneren Verbrauchssteuern in Bayern doch nur auf 11,68, an diesen und Zöllen auf 20,43 Mark, d. h. jenes die Hälfte der französischen, vier Fünftel der britischen, dieses bezw. nur ca. fünf Achtel und ca. vier Fünftel davon.

Eine Zergliederung der Erträge der Zölle und inneren indirekten Verbrauchssteuern ergibt, dem oben Dargelegten gemäß, daß allerdings bei uns die Einnahmen aus Getreide- und anderen agrarischen Zöllen, wenn diese auch einen Schutzzollcharakter haben, stark ins Gewicht fallen und, wie auch die Salzsteuer, der

Petroleumzoll, das Bedenken bieten, wichtigere notwendige Lebens- und Nahrungsmittel zu treffen, damit aber die unteren Klassen erheblich mit zu belasten. Aber die Erträge der Hauptartikel des Zolls und der inneren Steuern in Frankreich und Großbritannien sind doch wieder meist so außerordentlich viel größer als bei uns, infolge dortiger höherer Zoll- und Steuersätze und anderer Konsumtionsverhältnisse, daß in der That die schließlich entscheidende Gesamtbelastung mit Zöllen und inneren Verbrauchssteuern doch bei uns, wie obige Zahlen ergeben, sich so viel niedriger herausstellt. Die Vergleichung der wichtigeren Posten in folgender Zusammenstellung ist immerhin lehrreich. Die anders zu beurteilenden industriellen Zölle auf Halb- und Ganzfabrikate, deren Ertrag im einzelnen aber selten erheblicher ist, schließen wir dabei aus, es werden also nur die (Roh-) Erträge der Finanzzollartikel und der Zölle auf Agrarprodukte hier angegeben, und zwar nur der Hauptposten.

Hauptartikel der Zolleinnahme	Deutsches Reich		Frankreich		Großbritannien u. Irland	
	Millionen Mark					
Getreide u. s. w.		141,5		53,5		—
Andere Agrarprodukte:						
Fleisch u. s. w. .	11,5		unbedeut.		—	
Schmalz . . .	13,0		"		—	
(Oelfrüchte, fette Oele)[1] . . .	(5,7)		(3,0)		—	
Obst, Samen rc.	3,0		unbedeut.		—	
Mühlenfabrikate, Backwerk . .	3,0		"		—	

[1]) Diese Rubrik gehört nur zum Teil hierher.

Hauptartikel der Zolleinnahme	Deutsches Reich		Frankreich		Großbritannien u. Irland	
	Millionen Mark					
Käse	2,3		3,0		—	
Eier	2,4		—		—	
Pferde . . .	2,3		0,9		—	
Rind- u. Schafvieh	2,3		1,9		—	
Butter u. Margar.	1,6		unbedeut.		—	
Weinbeeren, frisch	1,3		"		—	
Honig	0,8		"		—	
Schweine und Spanferkel .	0,4		"		—	
Hopfen . . .	0,4		"		—	
Zusammen and. Agrarprodukte		50,0		ca. 9,5		—
Tabak		51,7		0,5		229,0
Zucker		0,5		22,2		—
Speiseöle . . .		2,0		1,4		—
Bau- u. Nutzholz		16,7		15,0		—
Salz		2,1		11,6		—
Heringe . . .		3,5		—		—
Wein		15,4		32,2		26,7
Spirituosen . .		6,3		0,4		87,9
Ausschl. fremde Kolonial- u. dgl. Waren:						
Kaffee[1] . . .	57,9		98,6		4,6	
Thee	2,6		1,4		78,2	
Kakao	6,3		14,3		3,8	
Gewürze . . .	3,8		3,8		—	
Südfrüchte . .	7,4		7,2		8,1	
Reis	4,9		—		—	
Petroleum . .	65,0		28,3		—	
Zusam. Kolonial- u. dgl. Waren .		147,9		153,6		94,7
Steinkohlen . .		—		10,2		—
Bier		unbedeut.		1,3		—
Summe aller gen. Zollartikel . .		437,6		311,4		438,3

[1]) Bei Großbritannien inkl. Cichorie, die hier ins Gewicht fällt.

Bei der Verschiedenheit der Besteuerungsverhältnisse von Zucker, Tabak, Wein, Spirituosen, Salz in den drei Ländern lassen sich die Daten der Zollerträge allein bei diesen vier Artikeln nicht direkt vergleichen, sondern nur in Verbindung mit den Erträgen der betreffenden inneren Steuern.

Die inneren Verbrauchssteuern, ohne die Zolleinnahmen auf die gleichen Objekte, gaben folgende Erträge (s. Tabelle S. 88).

Die weit mäßigere deutsche Besteuerung nach Höhe der Erträge (und Steuersätze) ergibt sich hier deutlich, nach dem Umfang der besteuerten Objekte auch Frankreich gegenüber. Frankreich erhebt außer seinen kolossalen Tabak- und Getränkesteuern immer noch eine Anzahl anderer innerer Verbrauchssteuern (die meistens erst nach dem letzten Kriege eingeführt sind, einige andere wurden bereits wieder beseitigt). Aber die Verlegung des Schwergewichts der inneren Verbrauchssteuern auch in Frankreich namentlich auf die Getränke, den Tabak und den Zucker, in Großbritannien auf erstere (da hier der Tabak nur durch den Zoll getroffen wird), ist doch das besonders Charakteristische und hat, weil auf diese Weise bestimmte Konsumentenkreise so ganz überwiegend belastet werden, doch auch ihr Bedenkliches. Wir sind bei uns nicht so einseitig vorgegangen.

Vollständig ergibt sich indessen erst die Belastung der verschiedenen Objekte in ihrer Verschiedenheit in den drei Staaten, wenn man die Zölle und inneren Verbrauchssteuern auf den nämlichen Gegenstand zusammenrechnet. Dann zeigt sich noch mehr die relativ viel

Innere Verbrauchssteuern	Deutsches Reich	Frankreich [1])	Großbritannien u. Irland
	Millionen Mark		
Tabak	12,5	roh 319,6 rein 260,0	—
Wein	—	Wein 129,1 Obstw. 11,3	—
Branntwein . . .	143,1	220,0	330,5
Bier: Norddeutschl.	36,4	19,5	223,5
Bier: Süddeutschl.	53,4		
Zusammen Getränke (ohne Süddeutschl.)	179,5	379,0	554,0
Zucker	93,4	127,3	—
Salz	47,7	8,3	—
Lichte, Stearinsäure .	—	6,8	—
Oele (Speise-) . .	—	1,6	—
Essig u. Essigsäure .	—	2,3	—
Zündhölzer	—	roh 23,5 rein 17,3	—
Dynamit	—	1,7	—
Pulver	—	9,0	—
Lizenzen	—	11,4	4,9
Eisenbahnverkehr . .	—	44,4	5,7
Oeffentl. Fuhrwerke .	—	4,3	—
Spielkarten . . .	(bei Stemp 1,5)	2,2	(bei Stempel)
Gold- u. Silberstemp.	—	4,4	(bei and. Abgaben)
Kleine Steuerstempel	—	9,2	—
Sonstiges	—	21,8	0,15
Summe	333,1	roh 977,7 rein [1]) 911,9	564,7

[1]) Bei Tabak und Zündhölzchen nur Reinertrag in den Summen eingesetzt.

niedrigere Belastung in Deutschland. Das erweist folgende Uebersicht:

Zoll- und Steuererträge	Deutsches Reich	Frankreich	Großbritannien u. Irland
	Millionen Mark		
Tabak	63,9	260,0 (rein)	229,0
Wein	15,4	172,6 (mit Obstw.)	26,7
Branntwein . .	149,4	220,4	418,4
Bier (Norddeutschl.)	36,4	20,8	223,5
Zus. Getränke	201,2	413,8	668,6
Zucker	93,9	149,5	—
Salz	49,7	19,9	—
Summe dies. Artikel	408,7	843,2	897,6
	Auf den Kopf Mark		
Tabak	1,19	6,73	5,78
Wein [1])	0,28	4,47	0,67
Branntwein . .	2,78	5,71	10,57
Bier { Norddeutschl. / Süddeutschl.	0,75 / 4,68	0,54	5,64
Zus. Getränke [1]) { Norddtschl. / Süddtschl.	3,81 / 7,74	10,72	16,88
Zucker	1,75	3,87	—
Salz	0,93	0,52	—
Summe [1]) { Norddtschl. / Süddtschl.	7,68 / 11,61	21,84	22,66

Die Belastung mit diesen Abgaben ist also in Frankreich und Großbritannien doppelt so hoch als selbst

[1]) Ohne die Staats-Weinsteuer in Württemberg, Baden und Elsaß-Lothringen.

in Süddeutschland mit seiner hohen Biersteuer — ein Verhältnis, das sich auch durch Mitberücksichtigung der süddeutschen Weinsteuern nur unerheblich ändert —, und über zweieinhalbmal so hoch als in Norddeutschland. Unter solchen Verhältnissen kann man doch trotz Getreidezoll und Petroleumzoll u. a. m. in Deutschland nicht über einen zu starken Druck der indirekten Steuern klagen. Das ergeben solche Vergleichungen, und auf die relative Lage kommt in solchen Fällen eben doch alles an.

Daß auch die sogenannten Verkehrssteuern bei uns immer noch mäßig, meist niedriger als im Auslande sind, ist ebenso gewiß und ergibt sich besonders Frankreich gegenüber aus den oben mitgeteilten Daten ebenfalls. Diese „Verkehrssteuern“ sind die meist in Stempelform, zum Teil auch als „Gerichtskosten“ für Akte der freiwilligen Gerichtsbarkeit, als Eintragungsabgabe erhobenen Steuern, welche oft in der Praxis mit Gebühren für Amts- und Gerichtshandlungen im Interesse der Beteiligten verbunden sind und von solchen sich gewöhnlich statistisch und in den Erträgen dann nicht genau abtrennen lassen. Im Deutschen Reiche gehören von Reichsabgaben dahin namentlich die neueren Stempelabgaben für Wertpapiere des Börsenverkehrs (sogenannte Emissionsstempel), die Börsenumsatzabgaben, die Reichssteuern auf Lotterielose (auch der staatlichen Lotterien, jener unerfreulichsten Einrichtung des deutschen Finanzwesens, die sich leider neuerlich noch ausdehnt, wie in Thüringen, Hessen!), der Wechselstempel u. dergl. m. Diese Steuern sind in Ertragssteigerung begriffen, hängen aber im Ertrage natürlich stark von dem Gang der

Geschäfte, der Bewegung der Konjunkturen ab, sie sind auch bereits in den Steuersätzen erhöht worden und können wohl zum Teil weitere Erhöhungen erfahren. Im Auslande begegnen wir ihnen mehrfach ähnlich. Unter den Landessteuern dieser Art sind die Abgaben (Stempel) von Vertragsurkunden besonders wichtig, am ergiebigsten pflegt die Abgabe vom Besitz- (Eigentums-) wechsel des Grundeigentums unter Lebenden zu lästigem Titel (Kauf u. s. w.) zu sein. Diese Abgabe ist in den deutschen Einzelstaaten sehr verschieden hoch bemessen, von Bruchteilen eines Prozents bis zu 2½ % (Baden), in Preußen ist sie 1%. In Frankreich ist sie mit den lang bestehenden Kriegszuschlägen fast 7% (6,875)! Mit angewandt auf den Besitzwechsel des kleinen ländlichen Grundeigentums wird sie hier leicht drückend für die Kleingrundbesitzer, zumal bei ihr auf Verschuldung und Belastung keine Rücksicht genommen wird. Mancherlei neuere und neueste deutsche Staatsgesetze, in Preußen und den Mittelstaaten haben dieses Steuergebiet reformiert und dabei öfters durch Ausdehnung der Steuerpflicht, Erhöhung der Sätze es fiskalisch ergiebiger gemacht, aber an den Fiskalismus einzelner auswärtigen Gesetzgebungen, vor allem wieder Frankreichs, auch Italiens, Oesterreichs reichen wir doch — glücklicherweise — auch heute lange nicht heran, auch nicht inbegriffen die Reichsbörsensteuern. Relativ sind wir auch hier wiederum nicht entfernt so hoch belastet als in solchen anderen Staaten. Zu Klagen ist insofern wahrlich kein Grund bei uns.

IV.

Ebensowenig ist dies aber der Fall bei den direkten Steuern, diese in dem üblichen engeren Sinne genommen, vollends wenn man die sehr verwandte, weil ähnlich wirkende Erbschafts- (und Schenkungs-) Steuer mit hereinzieht und etwa auch noch die sogenannten direkten Luxus- und derartige Steuern mit berücksichtigt, die bei uns meist fehlen, im Auslande, besonders wieder in Frankreich, früher auch in England (wo sie jetzt den Lokalverwaltungen überlassen sind) wiederum mehrfach vorkommen. Diese direkten Steuern und die Erbschaftssteuern sind bisher im Deutschen Reiche ausschließlich Landessteuern, beide immer noch in zu großer Verschiedenheit in den einzelnen Staaten, wenn auch die neuere Entwickelung die personale Einkommen- (und Vermögens-) Steuer mehr und mehr verbreitet und jetzt auch in einige Uebereinstimmung in verschiedenen Staaten (Preußen, Sachsen, Hessen, Baden, Braunschweig, einige kleinere) gebracht hat oder demnächst bringen wird, wie vermutlich in Württemberg. Leider steht Bayern hier mit seinem veralteten, auch durch die neueste „Reform" (1899) nur etwas verbesserten Ertragssteuersystem noch immer abweichend da und Elsaß-Lothringen hat zwar die französische direkte Besteuerung bereits wesentlich verbessert und ergänzt, aber doch den Uebergang zur allgemeinen Einkommensteuer bisher so wenig als Bayern und Württemberg vollzogen[1]). Aber bei aller früheren wie noch heute

---

[1]) Im 4. Bande meiner Finanzwissenschaft, von dem die erste Hälfte 1899 erschienen ist und die zweite im Laufe dieses Jahres,

bestehenden Verschiedenheit der direkten Besteuerung innerhalb des Deutschen Reichs ist doch die Thatsache unbestritten, daß wir auch auf diesem Steuergebiete nicht nur in meist viel besseren, die Belastungen richtiger und gerechter verteilenden Steuerarten und Formen, sondern auch in viel geringerer Höhe als im für Vergleichungen mit uns zumeist in Betracht kommenden Auslande die Bevölkerung mit diesen Steuern für Staatszwecke belasten. Nimmt man dazu noch die Belastung mit Erbschaftssteuern, so wird der Unterschied der Belastung zwischen Deutschland und dem Auslande noch viel größer. Dies gilt im Vergleich zu Großbritannien, welches auch vornehmlich in der — freilich von der deutschen durchaus abweichenden — Form der Einkommensteuer seine Bevölkerung für den Staat direkt besteuert, als zu Frankreich, Italien, Oesterreich und anderen Ländern mehr; wo die allgemeine Einkommensteuer noch fehlt (Frankreich) oder erst jüngst eingeführt und noch schwach entwickelt ist (Oesterreich), oder nur für die nicht aus Realitäten fließenden Einkünfte besteht (wie in mangelhafter Form und Funktion in Italien), — Länder, in denen das in Preußen 1893 vom Staate aufgegebene Ertragssteuersystem noch die alleinige oder die Hauptform oder wenigstens eine noch wichtige Form der direkten Staatssteuern neben anderen bildet.

---

hoffe ich, folgen wird, habe ich verhältnismäßig eingehend die Besteuerung der deutschen Einzelstaaten im 19. Jahrhundert und die gegenwärtige Gestaltung dieser Besteuerung geschildert und kritisiert. Darauf erlaube ich mir zu verweisen, da ich hier einzelnes nicht bringen kann.

Diese Thatsachen seien hier durch folgende statistische Daten aus neuesten Etats (bei Großbritannien aus der Rechnung) für 1899 (für Preußen für 1900) belegt, wobei einmal Bayern, Italien und Oesterreich mit herbeigezogen werden.

	Preußen [1])	Bayern	Oesterreich [2])
Allgemeine Personalsteuern:	Millionen Mark		
Einkommensteuer (allgem.)	159,00	—	41,72
Vermögenssteuer	33,00	—	—
Zusammen	192,00	—	41,72
Ertragssteuern:			
Grundsteuer	—	11,48	50,51
Gebäudesteuer	—	6,33	58,68
Gewerbesteuer	2,99	7,83	63,19 (zusammen für Gewerbesteuer bis Spezielle Einkommensteuer)
Eisenbahnabgabe	0,53	—	
Kapitalrentensteuer	—	4,90	
Spezielle Einkommensteuer	—	2,78	
Zusammen Ertragssteuern	3,52	33,32	172,38
Andere direkte Steuern	2,83	—	2,26
Summe	198,35	33,32	216,36
Erbschaftssteuer	9,00	2,30	ca. 21,00
Summe	207,35	35,62	237,36

[1]) Bei Preußen: Vermögenssteuer die sogenannte Ergänzungssteuer, Steigerung gegen vorjährigen Etat 1899 bei der Einkommensteuer 14, der Ergänzungssteuer 1 Million Mark. Unter der Rubrik „andere direkte Steuern" diejenigen aus Hohenzollern, namentlich aber Einnahmen der direkten Steuerverwaltung und sonstige Nebeneinnahmen (inkl. Strafbeträge). Die Gewerbesteuer: nur noch die dem Staat gebliebene aus dem Gewerbebetrieb im Umherziehen.

[2]) Bei Oesterreich ist die Steuerverfassung, auch nach neuerlicher Einführung der allgemeinen Einkommensteuer, von der der deutschen Staaten abweichend, so daß diese Rubrizierung der Steuern nur ungefähr paßt. Erbschaftssteuerertrag Durchschnitt für 1894—1896 (nach Schanz).

	Preußen	Bayern	Oesterreich
	Auf den Kopf Mark		
Direkte Steuern	5,81	5,52	8,35
Erbschaftssteuer	0,26	0,38	0,80
Zusammen	6,07	5,90	9,15

	Frankreich[1])	Großbritannien u. Irland[2])	Italien[3])
		Millionen Mark	
Einkommensteuer (allgem.)	—	368,0	—
Grundsteuer	149,6	16,4	85,3
Gebäudesteuer		32,2	71,3
Thür- u. Fenstersteuer	49,6	—	—
Gewerbesteuer	105,2	—	—
Personal- u. Wohnsteuer	77,2	—	—
Steuer von bewegl. Einkünften u. Vermögen	58,4	—	229,0
Assimilierte Taxen	29,4	—	5,1
Sonstiges	0,9	—	—
Zusammen[4])	470,3	416,6	390,7
Erbschaftssteuer	171,7	234,3	29,6
Summe	642,0	650,9	420,3
		Auf den Kopf Mark	
Direkte Steuern	12,15	10,34	12,29
Erbschaftssteuer	4,44	5,81	0,93
Summe	16,59	16,15	13,22

---

[1]) In Frankreich umfaßt die Grundsteuer die Gebäudesteuer mit, woneben noch die Thür- und Fenstersteuer als zweite Gebäudesteuer besteht. Die Steuer von beweglichen Werten, d. h. von den Zinsen und Dividenden gewisser Wertpapiere wird nicht zu den direkten gerechnet, gehört aber, als eine Art Kapitalrentensteuer, dazu. Die assimilierten Spezialtaxen sind im wesentlichen direkte Spezialsteuern, darunter aber auch direkte Luxussteuern

Diese Zahlen zeigen, wie niedrig immer noch unsere direkten Staatssteuern im Vergleich mit den ausländischen sind, in Preußen und Bayern — und ähnlich in anderen deutschen Staaten — nicht halb so hoch als in den vier anderen hier berücksichtigten fremden Staaten. Nur ein größerer deutscher Staat, Hessen, hat mit ca. 10 Mark direkter Steuern auf den Kopf eine erheblich stärkere Belastung als Preußen und Bayern, hat aber durch seine jüngsten Reformen (1899) die Reduktion dieses Satzes auf ca. 8 Mark in Aussicht genommen. Sachsen hat 7½—8, Württemberg gegen 8, Baden gegen 7 Mark direkte Staatssteuern auf den Kopf. Die Erbschaftssteuern in Deutsch-

---

(darunter auf Pferde und Wagen 10,4 Millionen Mark). Die Erbschaftssteuer inkl. Schenkungssteuer (nach Ergebnis in 1898).

[2]) In Großbritannien hat die Einkommensteuer einen eventuell jährlich wechselnden Steuerfuß, Satz in neuester Zeit 8 Pence vom Pfund Sterling, d. i. 3⅓% (gleicher proportionaler Satz), bei Beginn der Steuerpflicht mit 160 Pfd. Sterl. und Ermäßigungen bis 500 Pfd. Die Grundsteuer der kleine Rest der alten Landtaxe, die Gebäudesteuer eigentlich eine Wohnungssteuer, wie die französische Mobiliarsteuer.

[3]) Die Lire hier zu 80 Pfennig gerechnet, nach neuerem Kurs etwas zu hoch. Die Steuer von den beweglichen Einkünften und Vermögen (ricchezza mobile) ist die direkte Steuer von allen Einkünften außer denen von Realitäten (Grundstücken und Gebäuden). Von den sogenannten Steuern vom Geschäftsbetrieb ist oben nur die auf die Güter der toten Hand eingesetzt, bei den assimilierten Taxen; es würden eventuell auch andere zum Teil mit hierher gehören.

[4]) Die großen französischen und britischen Lizenzabgaben für Schankgewerbe u. dgl. würden eigentlich auch noch zu den direkten gehören, sind aber hier nicht eingerechnet worden.

land sind, von Elsaß-Lothringen, wo noch das französische Recht, modifiziert, besteht, und von den Hansestädten mit neueren Reformen abgesehen, in Deutschland minimal neben den ausländischen in obigen Staaten, aber auch in anderen fremden Staaten höher[1]).

Die Gesamtbelastung mit direkten und diesen nahe verwandten Erbschaftssteuern ist in Preußen und Bayern nicht halb so hoch als in dem armen, freilich steuerüberbürdeten und vollends mit direkten Steuern überlasteten Italien, nur zwei Drittel so hoch als in dem ebenfalls ärmeren Oesterreich, nicht viel mehr als ein Drittel so hoch als in Frankreich und Großbritannien und steigt auch in keinem deutschen Mittelstaate viel über die Hälfte der Kopfquote dieser beiden Länder.

So ergibt sich doch auch hier eine relativ viel günstigere Lage und viel niedrigere Belastung in Deutschland mit direkten Steuern ebenso wie mit allen anderen. Alles die Folge unserer weit besseren gesamten Finanzlage, nach unserer ganzen geschichtlichen Entwickelung, unserem alten und neuen Besitz von privatwirtschaftlichen Einnahmequellen in Staatshänden, unseren fehlenden „unproduktiven" Schulden, — trotz unseres „riesigen", d. h., unbefangen gesprochen, neben den zunächst zu vergleichenden Budgets der anderen Großmächte, namentlich Frankreichs und Englands, doch immer noch sehr mäßigen Heeres- und Marinebudgets. Das beweist aber eben, daß wir, finanziell betrachtet,

---

[1]) S. G. Schanz, Art. Erbschaftssteuer im Handwörterb. d. Staatswiss., 2. Aufl., Bd. 3, S. 720. In ganz Deutschland 21,6 Millionen Mark oder 42 Pfennig auf den Kopf!

vor den neuen Marinelasten uns gar nicht besonders zu fürchten und zu scheuen brauchen.

V.

Zum Schluß noch einige Ausführungen über die unmittelbare konkrete Frage der „finanziellen Deckung" des Bedarfs für die in Aussicht genommene weitere Verstärkung unserer Kriegsflotte, daher auch eine kurze Kritik des amtlichen Deckungsplans in der Flottenvorlage der verbündeten Regierungen [1]).

Wenn man sich von der Notwendigkeit einer starken und raschen weiteren Vermehrung unserer Kriegsflotte aus allgemeinen politischen und speziellen volkswirtschaftlichen und weltwirtschaftlichen Gründen, wie wir sie oben entwickelten, überzeugt hat; wenn man die gewöhnlichen Einwendungen, daß es sich hier wieder um unproduktive Ausgaben handle, für hinfällig ansieht, da derartige, durch allgemein politische und wirtschaftliche Verhältnisse einmal bedingte Ausgaben in dem gebotenen Umfang eben gar nicht „unproduktiv" sind, nicht im politischen, aber auch nicht im richtig aufgefaßten wirtschaftlichen Sinne, wie wir ebenfalls oben gezeigt haben; wenn man endlich den Einwand, Deutschland sei nicht reich und nicht finanziell stark genug, um neben einem starken und Hunderte von Millionen jährlich kostenden

---

[1]) Das Folgende im ganzen wörtlich nach zwei Artikeln von mir über „Flottenvorlage und Deckungsfrage" in der Berliner Zeitung „Tägliche Rundschau" vom 8. und 9. Februar 1900, worin ich meine Ausführungen im Vortrage vom 31. Januar bereits im Druck zusammengefaßt habe.

Heere auch noch eine starke und teure Flotte halten zu können, durch den thatsächlich sehr gestiegenen deutschen Volksreichtum und durch eine Vergleichung mit dem Auslande, selbst mit den reichsten Ländern, als widerlegt ansieht — wie der Verfasser dieses es thut und den Beweis dafür im Vorausgehenden geführt zu haben glaubt — so geht die „Flottenfrage" schließlich in die Frage der „finanziellen Deckung" des Bedarfs dafür auf. Es scheint uns, daß die öffentliche Meinung sich bereits so weit geklärt hat, und die Haltung der maßgebenden Parteien, also so ziemlich aller, außer der stets verneinenden Sozialdemokratie und den glücklicherweise impotenten Freisinnigen Richterscher Observanz, deutet das auch wohl an. Damit ist schon viel gewonnen. Denn bei aller Bedeutung der Deckungsfrage ist diese letztere doch gegenüber den anderen eine sekundäre, eine wesentlich technische, wenn auch prinzipielle Momente hineinspielen. Wir unterscheiden dabei die Anleihefrage und die Steuerfrage.

Die erstere anlangend, so soll nach dem amtlichen Plane der Bedarf für die Verstärkung der Flotte bis 1916 bezw. 1920 teils durch Anleihen, teils durch Mitbenutzung der ordentlichen Reichseinnahmen gedeckt werden, so zwar, daß von 1901—1916 von den sogenannten einmaligen Ausgaben 769,13 Millionen Mark (davon 603,19 für Schiffbau und Armierung) durch Anleihen, 1091,90 Millionen Mark (davon 996,51 für besagten Zweck) durch ordentliche Einnahmen bestritten werden, also voraussetzungsweise durch die bisherigen Reichseinnahmen, d. h. im wesentlichen durch die Reinerträge der Zölle, inneren Verbrauchssteuern, sogenannten Verkehrs-

steuern (Stempel), soweit notwendig mit Ergänzung durch die anderen Einnahmen des Reichshaushalts, daher möglicherweise mit durch Matrikularbeiträge. Diese ordentlichen Reichseinnahmen hätten außerdem, wie bisher, die sogenannten fortdauernden Ausgaben zu decken, die nach dem Flottenplan von 90,06 Millionen Mark in 1900, 99,06 in 1901 ständig in ziemlich gleichmäßiger Weise bis 1916 auf 211,46, bis 1920 auf 231,83 Millionen Mark steigen würden.

Die erste Spezialfrage in der allgemeinen Deckungsfrage lautet dann: Sind Anleihen für derartige Zwecke überhaupt zulässig? Wenn ja, ist ihr Umfang in diesem Fall richtig bestimmt? Ferner: Sind in betreff der Anleihen für die Marine nach der Natur dieses Verwendungszweckes etwa besondere Anforderungen, wenigstens Wünsche zu stellen?

Die Zulässigkeit ist meines Erachtens hier zu bejahen. Nicht nur, weil dies der bisherigen Reichsfinanzpolitik entspricht, denn diese könnte ja eventuell angreifbar sein, sondern aus prinzipiellen Gründen der öffentlichen Kreditpolitik überhaupt und aus praktischen noch hinzutretenden noch weiter. Nicht bloß, wo es sich, wie etwa bei Staatsbahnen, um die Schaffung oder Erwerbung rentabler Objekte handelt, sondern auch, wo dauernde, mindestens für eine längere Reihe von Jahren dem Staats- und Wirtschaftsleben zu gute kommende Verwendungen in Frage stehen — ich nenne sie für die theoretische Auffassung Verwendungen für „staatswirtschaftliche Kapitalanlagen“ — sind Anleihen statt ordentlicher Einnahmen als Deckungsmittel prinzipiell berechtigt. Dieser Fall liegt hier durchaus vor. Es

erfolgt eine Kapitalinvestierung" in der Flotte, die den Handel und die Volkswirtschaft dauernd leistungsfähiger macht. Darin liegt auch die Produktivität solcher Verwendungen direkt begründet. Auch praktisch spricht für die Mitbenutzung der Anleihe, daß die ordentlichen Reichseinnahmen so nicht sofort in einer sonst möglichenfalls störenden Weise zu stark für die Flotte in Anspruch genommen werden. Eine mindestens zwischenzeitliche Mitbenutzung des Staatskredits hat hier berechtigtermaßen Erleichterungswirkungen für die ganzen Finanzen. Ein Schlagwort wie „eine Flotte auf Pump" ist somit völlig unangebracht. In einer Menge Fällen des Staatslebens ist die Benutzung des Staatskredits statthaft. Hier liegt solch ein Fall vor.

Dem Umfang nach ist die in dem amtlichen Plan in Aussicht genommene Benutzung von Anleihen jedenfalls kaum als zu groß zu bemängeln. Sie erreicht im ganzen von 1901—1916 noch nicht drei Viertel aller einmaligen, nur drei Fünftel der für Schiffsbau und Armierung bestimmten einmaligen Ausgaben. Es hätte meines Erachtens keine Bedenken, wenn es die Umstände geböten, selbst eine noch größere Quote auf die Anleihe anzuweisen, zumal wenn eine regelmäßige größere Tilgung in Aussicht genommen würde. Aber wenn man ohne durchschlagende Bedenken ordentliche Einnahmen auch für diese einmaligen Ausgaben zu verwenden hat, so verdient das freilich den Vorzug. Und in dieser Hinsicht würde eine Erhöhung der von diesen Ausgaben durch solche Einnahmen zu deckenden Quote noch wünschenswerter sein, ohne darum in unseren Verhältnissen gerade notwendig zu erscheinen.

Um so mehr wird man bei jeder Benutzung von Anleihen für die Flottenschaffung und Verstärkung Rücksicht auf die Natur der Verwendung in diesem Fall nehmen müssen. Derjenige Teil der Flotte, welcher mit Hilfe von Anleihen beschafft wird, stellt, volkswirtschaftlich und finanziell aufgefaßt, gewiß ein „Aktivum" dar, dem als „Passivum" die Schuld (bezw. deren Zinsen im Budget) gegenübersteht. Werden, wie es richtig geplant wird, die Ersatzbauten in Zukunft ganz auf das Ordinarium (die ordentlichen Einnahmen) genommen, so erhält sich zwar der Wert dieses „Aktivum". Aber immer bleibt das Passivum bestehen, wonach z. B. nach amtlicher Berechnung jetzt, 1900, 12,54 Millionen Mark, 1916 39,38, 1920 40,11 Millionen Mark zur Verzinsung dieser Marineanleihen erforderlich sind, also dauernd das Ordinarium belasten. Das ist eben nicht erwünscht, wenn auch nach Lage unserer gesamten Reichs- und Staatsfinanzen nicht besonders bedenklich. Besser wäre es, wenn die Flotte als „reines Aktivum", ohne das Gegenstück eines Passivums, dereinst figurierte. Diese Erwägung spricht für ziemlich starke regelmäßige Tilgung solcher Marineschulden. Auf die „Vergänglichkeit" der Kriegsschiffe, auf ihre, von Unfällen und Kriegszerstörungen ganz abgesehen, höchstens 20—25jährige Dienstfähigkeit, wie es geschehen, braucht man zur Stützung dieses Wunsches gar nicht einmal zu verweisen. Denn durch die Ersatzbauten aus Mitteln des Ordinariums würde ja diesem Uebelstand Rechnung getragen. Aber Anleihen überhaupt, vollends für nicht direkt rentable, die Zinsen sicher und beständig deckende Verwendungen, sollten allerdings und im letzteren Falle stärker getilgt

werden, damit die Zinsenlast, soweit das nicht etwa noch wirksamer durch spätere Konversion und Zinsreduktion geschehen kann, sich vermindert.

Speziell deswegen Marineanleihen, etwa in Annuitätenform oder dergleichen aufzunehmen, ist deshalb noch nicht geboten und wegen der Bindung des Reichs in diesen Formen, auch in betreff der jeweiligen Tilgung, einer Bindung, die ja unter Umständen schädlich, mindestens lästig werden kann, nicht zweckmäßig, auch dem richtigen neueren System der Rentenschuld entgegen. Aber man könnte bestimmte Tilgungsquoten der Marineanleihen von vornherein mit ins Budget setzen, nicht zu kleine. Dadurch würde freilich das Ordinarium der Ausgaben sofort erhöht, aber seine Ermäßigung für später sicher gestellt.

Immerhin möchte ich das nur zur Erwägung geben. Man kann nämlich freilich mit Recht einwenden, hier handle es sich eben um die allgemeine Frage einer regelmäßigen stärkeren Tilgung der Reichsschulden überhaupt und der Marineschulden insbesondere. Bejahe man die Notwendigkeit, mindestens die Zweckmäßigkeit solchen Vorgehens, so sei es doch nicht geboten, diese Frage gerade mit dem neuen Flottenplan in Verbindung zu bringen. Das gebe ich zu. Jedoch wird man mit Recht auch wieder sagen dürfen: es handelt sich eben einmal darum, den Anfang zu machen, um zu einem festen und wirksameren Tilgungssystem zu kommen. Und bei einem neuen Anlaß, wie dem jetzigen, erscheint es darum immerhin angezeigt, mindestens zu erwägen, ob man nicht gerade jetzt einmal einer solchen Frage näher treten sollte. Der Flottenplan selbst ge-

wänne dabei, gewisse Bedenken verschwänden, ohne daß die „Steuerfrage“ wesentlich schwieriger würde.

Diese Steuerfrage anlangend, so soll der größere Teil der einmaligen Ausgaben für die Flottenverstärkung, 1901—1916 1091,90, gegen 769,13 Millionen Mark durch Anleihen, nach dem amtlichen Plane auf die ordentlichen Reichseinnahmen, d. h. im wesentlichen die aus Steuern, genommen werden. Diese Einnahmen hätten außerdem danach die starke Erhöhung der fortdauernden Ausgaben von 1900—1916 von 90,06 auf 211,46 Millionen zu decken. Auf die Einführung neuer Steuern oder die Erhöhung der Sätze der bisherigen Steuern wird dabei nach dem Plane nicht gerechnet. Man erwartet, daß die bisherigen Reichseinnahmen in ihrer üblichen weiteren Vermehrung der Erträge mit steigender Bevölkerung, wachsendem Wohlstand ausreichen werden, um die neue Ausgabe für die Flotte mit zu decken. Dabei denkt man offenbar, die ausreichende Entwickelung von den Zöllen und inneren Verbrauchs- und Verkehrssteuern zu bekommen, ohne zu einer immer mißlichen Steigerung der Matrikularbeiträge genötigt zu werden. Auch die unvermeidliche weitere Steigerung der sonstigen, auf die ordentlichen Einnahmen angewiesenen Reichsausgaben hat man bei diesen Erwartungen mit berücksichtigt. An die ungeschickterweise in die Diskussion geworfene Eventualität einer Erhöhung der Getreidezölle wird vollends für diesen Zweck von seiten der Regierung und der Flottenfreunde nirgends gedacht.

Sind diese Erwartungen, mit den gegebenen Quellen der ordentlichen Reichseinkünfte für das alles auszu-

reichen, berechtigt? Wenn ja, sind nicht etwa aus anderen Gründen doch noch neue Reichssteuern mit in Aussicht zu nehmen? Vielleicht gerade nach der Natur der Flottenausgaben für deren Deckung besondere Arten von Steuern geboten oder doch zweckmäßig, etwa auch rechtlich als Deckungsmittel für die Flottenausgaben festzulegen? Und alsdann welche Steuern?

Dem amtlichen Flottenplan und allen denjenigen Stimmen, welche gleichfalls meinen, man könne mit den bestehenden Einnahmen und deren weiter steigender Ergiebigkeit auskommen, ist ein übertriebener Optimismus vorgeworfen worden. So werde es nicht gehen, es würden, zumal bei sonst noch steigenden ordentlichen Reichsausgaben, doch neue Steuern oder höhere Sätze bestehender erforderlich werden, meinen Gegner.

Ich teile diese Befürchtungen nicht und halte, rein finanziell betrachtet, es ebenfalls für wahrscheinlich, daß der Flottenplan sich in der beabsichtigten Weise finanziell durchführen lasse. Natürlich, wie immer in Zukunftsfragen, operiert man hier nur mit Mutmaßungen. Wir wissen nicht sicher, ob Bevölkerungsvermehrung, Entwickelung der Volkswirtschaft und des Wohlstands so wie bisher fortdauern werden, ob uns politische und wirtschaftliche Ruhe gewahrt bleibt. Ganz so günstig, wie gerade seit einigen Jahren, wird die Weiterentwickelung kaum beständig vor sich gehen. Aber, von dem unberechenbaren Moment kriegerischer Verwickelungen abgesehen, ist doch kein Grund dazu da, anzunehmen, daß gerade im nächsten halben Menschenalter bis 1916/20 die Gesamtentwickelung der deutschen Reichsfinanzen wesentlich weniger günstig sein werde

als im verflossenen, etwa seit 1879—1881, den Zeiten der Zoll- und Steuerreform.

Der Rohertrag der Zölle stieg z. B. von 1881 bis 1897 von 197 auf 472 Millionen Mark, von 4,38 auf 8,75 Mark auf den Kopf, der Ertrag der Biersteuer im norddeutschen Brausteuergebiet in derselben Zeit von 18,9 auf 37,4 Millionen Mark, von 0,55 auf 0,89 Mark auf den Kopf, der der reformierten Branntweinsteuer nach deren endgültiger Durchführung allerdings von 1888/89 bis 1897/98 von 143,1, nach kleiner vorübergehender Steigerung, nur auf 149,9 Millionen Mark (netto, einschließlich Zoll), oder war zuerst 2,96, zuletzt 2,77 Mark auf den Kopf. Der Nettoertrag der Steuer vom Tabak (einschließlich Zölle) war 1882/86 im Durchschnitt 38,5, 1897/98 64,6 Millionen Mark, auf den Kopf 0,84 und 1,19 (bisheriges Maximum). Die Salzsteuer (mit Zoll) gab netto 1881/86 im Durchschnitt 42, 1897 50,1 Millionen Mark, auf den Kopf ist sie fast unveränderlich, zuerst 0,92, jetzt 0,93 Mark. Der Ertrag der von Konjunkturen und Veränderungen besonders abhängigen Zuckersteuer (nebst Zoll) war netto im Durchschnitt 1882/86 47,2, 1897/98 100,9 Millionen Mark, bezw. auf den Kopf 1,04 und 1,86 Mark. Die Reichsstempelabgaben für Wertpapiere, Schlußnoten, Rechnungen, Lose ergaben 1882/87 im Durchschnitt 15,4, 1897/98 47,9 Millionen Mark, bezw. 0,33 und 0,89 Mark auf den Kopf. Dazu sind auch die anderen Reichssteuern (Wechselstempel, Spielkartenstempel) und sonstigen ordentlichen Reichseinnahmen (Postüberschuß, Reichsbank, elsaß-lothringischen Bahnen u. a. m.) gestiegen. Freilich andererseits auch stark die fortdauern-

den, zunächst auf die ordentlichen Einnahmen angewiesenen sonstigen Reichsausgaben für das Heer, wie für alles andere, besonders auch für die Schuld. Die aus den Abrechnungen zwischen Reich und Einzelstaaten sich ergebenden Ueberweisungen aus Reichssteuern an die Staaten und die Matrikularbeiträge letzterer an das Reich gleichen sich zwar im großen und ganzen aus, doch waren mehrmals wieder die Beiträge etwas höher. Werden mehr Ausgaben auf die ordentlichen Reichseinnahmen gelegt, so werden sich die Ueberweisungen verringern können, die Matrikularbeiträge dann steigen müssen.

Indessen, alles betrachtet, ist es, glaube ich, nicht nur zulässig, sondern auch, rein finanziell angesehen, nicht irgendwie unsolid oder leichtsinnig, mit dem Flottenplan anzunehmen, daß er sich auf der Grundlage der heutigen Reichssteuerverfassung und mit den bestehenden Steuern und deren Sätzen durchführen lasse.

Nun kommen aber auch hierbei und vollends, wenn dennoch neue Steuern oder höhere Sätze bestehender notwendig werden sollten und dann also die indirekten Steuern (Zölle und innere Verbrauchssteuern) allein wieder herhalten würden — wie die Gegner ohne weiteres voraussetzen — die Bedenken, die Einwände, die Angriffe. Die schroffen Gegner der Flottenverstärkung, Sozialdemokraten und Freisinnige des linken Flügels und tutti quanti erheben da ihre besonderen Vorwürfe: die Kosten würden wieder den unteren Klassen in dieser Steuerreform aufgebürdet. Das Rüstzeug der Gegnerschaft der indirekten Steuern wird wieder verwendet.

Indessen, wie schon bemerkt, auch Flottenfreunde und keineswegs bloß doktrinäre Gegner der indirekten Steuern geben Bedenken gegen diese Art der Besteuerung, teils überhaupt, teils in dem besonderen Falle der Flottenausgaben zu.

Wie es sich nun mit der Richtigkeit und Tragweite dieser Bedenken und Einwände verhält, haben wir oben geprüft.

Die Hauptmomente fassen wir noch einmal folgendermaßen zusammen. Die schroffen Gegner der indirekten Steuern begehen wie gewöhnlich den Fehler, viel zu sehr zu verallgemeinern, die Bedenken dieser Steuern zu übertreiben, das verwickelte Problem, wie Zoll und Steuer auf Preise wirken, viel zu einfach schematisch und abstrakt zu lösen, die am besten beweisende Thatsache der relativen Notwendigkeit dieser Steuern, nämlich ihre allgemeine Verbreitung und ihr Vorwalten in allen Kulturstaaten der Welt, den freiesten und unfreiesten, zu ignorieren. Ein erheblicher Teil der Zölle und inneren Verbrauchssteuern trifft, auch wenn man ohne weiteres die volle Erhöhung des Preises annimmt, die unteren Klassen nicht, z. B. unser Weinzoll, viele industrielle Zölle, Delikatessenzölle, weil sie die Artikel nicht oder fast nicht verzehren, oder wenig und schwächer als die höheren Klassen, weil sie überhaupt und auch im Verhältnis zu ihrem Einkommen von den betreffenden Artikeln viel weniger als die Wohlhabenden konsumieren (z. B. die meisten Kolonialwaren, fremde Fabrikate, auch Tabak, Zucker, zum Teil Bier). Aber andererseits bleibt wohl wahr, daß andere Zölle und Steuern, soweit sie den Preis erhöhen, den „kleinen

Mann" nach seiner Konsumtion relativ, d. h. im Verhältnis zu seinem Einkommen, höher belasten (Salzsteuer, Branntweinsteuer, Getreidezoll, gewisse Fettwarenzölle, Petroleumzoll, zum Teil Biersteuer). Hier bestehen auch nach neueren statistischen Untersuchungen Professor Neumanns gewisse Mehrbelastungen der unteren Klassen. Und die Annahme, daß der Preis sich durch Zoll und Steuer verteuert, wenngleich nicht immer um ihren Betrag, ist im ganzen hier auch wohl öfters richtig. Die Annahme gewisser Kreise, so mancher Politiker, die nur Gutes in den indirekten Steuern sehen, dagegen, daß in solchem Falle z. B. die Arbeiter mittels Lohnsteigerung solche Verteuerung ihres Konsums auf ihre Arbeitgeber und eventuell weiter auf die Käufer und Konsumenten der Arbeitsprodukte überwälzen könnten und würden, ist in dieser Allgemeinheit vollends zu optimistisch, im ganzen sicherlich abzulehnen. Das läßt sich unschwer beweisen. Eine etwaige aus sonstigen Gründen eintretende Lohnsteigerung mag dem Arbeiter die Tragung dieser Steuerlast erleichtern, aber damit wird doch nicht die Lohnsteigerung als Folge der Steuerüberwälzung erwiesen.

Alle diese Erwägungen lassen es überhaupt für alle Staats- und Reichsausgaben richtig erscheinen, diese Wirkungen der indirekten Steuern durch die entgegengesetzten solcher direkten und ähnlicher Steuern auszugleichen, welche nun umgekehrt die höheren Klassen mehr belasten, die unteren freilassen oder schwächer treffen. Das ist noch nicht einmal die Forderung einer sogenannten „sozialen" Steuerpolitik, sondern schon derjenigen, welche wenigstens alle Klassen und Individuen

proportional gleich, insbesondere im Verhältnis zum Einkommen durch die Gesamtheit der Steuern, belasten will, was der leitende Grundsatz unseres modernen Steuerrechts ist. Eine „soziale" — deswegen noch lange nicht eine „sozialistische" — Steuerpolitik verlangte mehr: daß die Reicheren auch relativ, als Quote ihres Einkommens, an allen Arten Steuern mehr trügen, als die unteren Klassen. Die obige Forderung verlangt nur, daß sie wenigstens nicht weniger zahlen, wie es jetzt der Fall sein kann und teilweise wohl ist.

Insofern fordert auch eine gerechte und rationelle deutsche Reichs- und Staatssteuerpolitik, die hier nicht zu trennen sind, eine Verbindung solcher verschiedenen Steuerarten und, gerade wenn die indirekten Steuererträge steigen, auch eine weitere Ausbildung der direkten und verwandten Steuern.

Das gilt aber wieder ganz allgemein, nicht nur für bestimmte Ausgabearten, wie jetzt z. B. für die Ausgaben für die Flotte. Gerade letztere „kommt nicht einzelnen Berufen und Klassen allein", sondern der ganzen Bevölkerung, der ganzen Volkswirtschaft zu gute. Man kann daher auch nicht eine besondere „Zwecksteuer" für eine solche Einzelausgabe fordern, überhaupt nicht wieder zu dem früheren, mit Recht beseitigten, weil innerlich falschen System besonderer Zwecksteuern für einzelne Staatszwecke zurückkehren. Dies würde der notwendigen Anerkennung der „Einheitlichkeit aller Staatszwecke" widersprechen, wie jüngst mit Recht einer unserer tüchtigsten Finanztheoretiker und Finanzpraktiker G. von Mayr in München in der „Allgemeinen Zeitung" hervorgehoben hat.

Nicht mit dem speziellen Charakter der Flottenausgabe, sondern nur mit den anzunehmenden allgemeinen Wirkungen der verschiedenen Steuerarten ist daher auch die Forderung einer Ergänzung unserer Reichssteuerverfassung mittels einer oder mehrerer, die wohlhabenderen Klassen allein oder stärker belastenden Steuern zu begründen.

Dabei muß freilich die oben schon hervorgehobene Thatsache wieder beachtet werden: daß nämlich schon in unserer allerdings immer zusammenfassenden Reichs- und Staats- und auch Kommunalsteuerverfassung die direkten Steuern der Einzelstaaten stark ausgebildet sind. In diesen Steuern werden, wenigstens teilweise, namentlich in den neueren allgemeinen Einkommensteuern mit ihrem etwas progressiven Steuerfuße (besonders in Preußen, Sachsen, Baden, Hessen u. a. m.), in den Vermögenssteuern (Preußen, Hessen, Braunschweig, demnächst Baden), in den süddeutschen Kapitalrenten- und speziellen Einkommensteuern (Bayern, Württemberg), in den Grund-, Gebäude-, Gewerbesteuern teils die besitzende Klasse und das fundierte Einkommen, teils die höheren Einkommen bereits nicht unerheblich mehr belastet, als die unteren Klassen, die entweder von diesen Steuern ganz oder großenteils frei sind oder niedriger belegt werden. Auf diese Art erfolgt schon eine ziemlich weitgehende Ausgleichung zwischen der etwaigen Mehrbelastung der unteren und Minderbelastung der höheren Klassen durch die Verbrauchssteuern, worüber die einseitigen Gegner letzterer hinwegsehen. Bayern mit seiner dreimal höheren Biersteuer als Norddeutschland und seinem dennoch durchschnittlich besseren und

billigeren Bier zeigt auch, wie sehr die These von der „Verteuerung“ eines Objekts durch die Steuer der Modifikation bedarf. Aber dennoch wird zuzugeben sein, daß gerade auch bei unseren im Ertrage so gestiegenen Zöllen und Reichsverbrauchssteuern eine besondere stärkere Besteuerung der Wohlhabenderen durch direkte oder ähnliche Steuern doch noch zur Ausgleichung zu verlangen und namentlich auch politisch und taktisch zweckmäßig wäre.

Wenn man beispielsweise sieht, welche Waffen sich die Sozialdemokratie im Kampfe gegen die bestehende Volkswirtschaft und Gesellschaft und gegen unseren Staat, den sie nur den „Klassenstaat“ nennt, aus unserer Steuerverfassung und aus der Stellung der indirekten Verbrauchssteuern darin schmiedet, wird man gerade den letztgenannten, den politischen und taktischen Gesichtspunkt in der Frage der Ergänzung der indirekten Steuern durch direkte und diesen ähnliche nicht unterschätzen. In den großen „Volksversammlungen“, welche z. B. die Sozialdemokratie am 7. Februar d. J. in Berlin zum Zweck von Demonstrationen und Resolutionen ihrer ja völlig von den Führern inspirierten „Genossen“ gegen die Flottenbewilligung abhielt, spielte die Frage der indirekten Steuern eine Hauptrolle. So speziell in der wohl größten dieser Versammlungen, der ich selbst beiwohnte, in welcher der Abgeordnete Bebel die Rede hielt und in geschickter Weise, wenn auch durchaus tendenziös und parteiisch alles, was an wirklichen und scheinbaren Bedenken gegen diese Steuern vom Interessengesichtspunkt der unteren Klassen angeführt werden kann, seinem völlig abhängigen Publikum möglichst als un-

umstößliche Wahrheit einzuimpfen suchte. Für mich, der ich unmittelbar vorher diese hier im wesentlichen nach dem Wortlaut abgedruckten Artikel geschrieben hatte, war dies ein neuer Beweis dafür, daß die politische Taktik ebenso als die — Gerechtigkeit gegen die unteren Klassen und als eine Steuerpolitik, welche dem richtig aufgefaßten modernen Steuergrundsatz der „Gleichmäßigkeit“ wirklich entspricht, eine solche Ergänzung der indirekten durch andere Steuern zweckmäßig, ja notwendig erscheinen lassen.

Bekanntlich ist das Reich kompetent, alle Arten Steuern, nicht nur indirekte, als Reichssteuern einzuführen. Aber die bisherige Entwickelung, wonach die direkten Steuern ausschließlich Landessteuern geblieben sind, hat doch ihre guten Gründe, sie findet in anderen Bundesstaaten, Schweiz, Nordamerika, auch ihr Analogon. Die Einführung z. B. einer Reichseinkommen- oder Reichsvermögenssteuer oder beider würde administrativ und steuertechnisch auf große Schwierigkeiten stoßen und zu schweren Konflikten mit den Landessteuern führen. Hätten wir eine gleiche Verfassung der direkten Steuern in allen Einzelstaaten, so könnte an Zuschläge darauf für Reichszwecke gedacht oder, was wesentlich dasselbe, es könnten die Matrikularbeiträge erhöht und in diesen einzelnen Staaten durch Zuschläge zu den direkten Steuern aufgebracht werden, womit die sonstigen Bedenken gegen die Matrikularbeiträge sich verminderten. Aber die Verfassung der direkten Steuern ist immer noch sehr ungleich, Bayern, Württemberg, Elsaß-Lothringen haben immer noch keine allgemeine Einkommensteuer, Bayern hat trotz neuester Reform ein

unhaltbares altes Ertragssteuersystem. So kann man in dieser Weise nicht vorgehen.

Das ist ein wichtiger nicht nur steuerpolitischer, sondern auch steuertechnischer Grund, an eine Reichserbschaftssteuer zu denken. Die Erbschaftssteuern der Einzelstaaten sind, wie wir oben sahen, noch wenig entwickelt, haben nur geringe Erträge, in ganz Deutschland nur etwa 21 Millionen Mark (Preußen 8—9 Millionen), fast überall (außer in Elsaß-Lothringen, Hamburg, Lübeck) fehlt die Besteuerung der direkten Linie, namentlich auch der Descendenten, die im Auslande fast allgemein besteht, ebenso meist die der Ehegatten. Die Einführung einer Reichserbschaftssteuer störte die Landesfinanzen daher wenig. Wenn dem Einzelstaate ein Anteil an dem Ertrage gewährt würde, ginge es fast ohne jede Störung ab. Ich halte die Vermögenssteuer für eine bessere als die Erbschaftssteuer, aber da man erstere noch viel schwerer als Reichssteuer bekommen möchte, kann die Erbschaftssteuer auch wohl gewählt werden. Eine ernstliche Erwägung verdient die Sache gewiß. Und gerade die Flottenfreunde aus den Kreisen der Wohlhabenden sollten sich sympathisch dazu verhalten. Auch diese Steuer wäre freilich nicht als Zwecksteuer für die Deckung der Flottenkosten festzulegen, sondern als Glied der Reichssteuerverfassung einzurichten, ihr Ertrag flösse eben in die Reichskasse zur Deckung allgemeiner Ausgaben.

Man kann nun allerdings auch hier, wie in der Frage der Tilgung der Marineanleihen, einwenden: mit dem neuen Flottenplan als solchem hat die Ein-

führung einer Reichserbschaftssteuer nichts zu thun. Diese Einführung ist, wenn überhaupt gerechtfertigt, so ein allgemeines Postulat der Steuerpolitik, gerade um die allgemeinen Wirkungen der indirekten Steuern nach unten zu durch eine solche Steuer mit Mehrbelastung nach oben zu auszugleichen. Das ist richtig. Aber man kann auch hier wieder sagen: es liegt eben jetzt ein neuer Anlaß vor, diesem Gedanken näher zu treten, weil große neue Ausgaben für die Flotte in Frage stehen und gedeckt werden müssen. Taktisch würde man den Gegnern wie gesagt eines ihrer Hauptagitationsmittel aus der Hand schlagen: sie könnten dann vollends nicht mehr so einseitig behaupten, daß das Reich seine Ausgaben für Heer und Flotte nur durch indirekte Steuern auf die unteren Klassen decke.

Eine Reichserbschaftssteuer [1]) müßte, um der hier vorschwebenden Aufgabe zu entsprechen, dann freilich eine Einrichtung erhalten, durch welche sie von den

---

[1]) Ich verzichte darauf, hier mich eingehend über die Einrichtung und über die Einwendungen, welche der Gedanke und Plan der Reichserbschaftssteuer (teils als Erbschaftssteuer überhaupt, teils als Reichssteuer) bisher gefunden haben, auszulassen, weil ich die prinzipielle Seite der Erbschaftssteuer genauer in meiner Finanzwissenschaft (Bd. 2, 2. Aufl.), die Einrichtung, die neueren Reformen (England) und Reformpläne (Frankreich) ebendaselbst (Bd. 3 und dem Ergänzungsheft dazu) und den Plan einer Reichserbschaftssteuer jüngst erst in einem Artikel der Berliner Wochenschrift „Die Woche" in Nr. 7 vom 17. Februar 1900 behandelt habe. Auf diesen Artikel beziehe ich mich speziell. Siehe außerdem den Artikel Erbschaftssteuer von G. Schanz im Handwörterbuch d. Staatswissensch., Bd. 3, 2. Aufl.

bisherigen deutschen Erbschaftssteuern — die eigentlich nur Bruchstücke einer rationellen solchen Steuer sind — wesentlich abwiche, indessen eine Einrichtung, welche im Ausland ziemlich allgemein erreicht oder in wichtigen fremden Staaten ähnlich geplant ist.

Die Hauptsache wäre die Ausdehnung der Erbschaftssteuer auf die ganze direkte Linie, auch auf die Descendenten, Kinder und Enkel, dann auf Ehegatten, in niedrigsten Sätzen für die Descendenten, gleichen oder etwas höheren für Ehegatten, wiederum etwas höheren für Ascendenten, mit angemessener weiterer Steigerung der Sätze mit der Entfernung der Verwandtschaft, am höchsten (etwa 10 %, wie schon im Auslande) bei den entferntesten Verwandten und den nichtverwandten Erben. Dies in unserer Gesetzgebung schon enthaltene Prinzip der Abstufung des Steuerfußes nach dem Verwandtschaftsgrad wäre also nur durch Einbeziehung der nächsten Verwandten, nach allgemeinem ausländischen Vorgang, zu ergänzen. Dazu müßte aber noch als zweites Prinzip der Abstufung, ein progressiver Steuerfuß nach der Höhe der (schuldenfreien) Erbmasse (England), besser noch nach Höhe des Erbanteils kommen, ein in die britische Gesetzgebung durch Harcourt 1894 eingeführtes Prinzip (Steigerung des Fußes von 1—8 %, auch für die direkte Linie, bei Erbschaften von 100 Pfd. Sterl. an bis über 1 Million Pfd. Sterl.). Bei angemessener Höhe des Fußes beider Steuerabstufungen würde, selbst bei gebotener, ziemlich weiter Befreiung kleiner Erbschaften (Erbanteile) auch in Deutschland eine beträchtliche Ein-

nahme zu erzielen sein. Dem fiskalischen Interesse der Einzelstaaten ließe sich durch Beteiligung derselben am Ertrage, wie schon bemerkt, genügend Rechnung tragen, so daß diese Staaten mehr als ihre bisherige geringfügige Einnahme aus der Steuer für sich erhielten. Rechtstechnische Schwierigkeiten sind mit der Einführung des Deutschen Bürgerlichen Gesetzbuchs zwar nicht fortgefallen, aber kleiner geworden. Auch Verschiedenheiten und Eigentümlichkeiten des Erbrechts stehen übrigens, wie Großbritannien zeigt, einer einheitlichen Erbschaftssteuer nicht entgegen. Das britische Erbrecht hat sehr verzwickte Rechtssätze und ist in England und Schottland auch verschieden.

Eine stärkere Erbschaftssteuer mit Ausdehnung auf die direkte Linie, zumal die Descendenten und mit höheren, nach Erbanteil progressiven Sätzen, daher größerm Ertrag findet bisher in Deutschland in der Bevölkerung, besonders freilich in den wohlhabenderen Klassen, und in unseren Parlamenten, wie meist auch noch bei den Regierungen (wo indessen die k. sächsische schon einen bezüglichen Entwurf ausgearbeitet hat, der leider im Landtage nicht durchgedrungen ist) ziemlich scharfe Gegnerschaft, aber mit Unrecht. Die Mitbesteuerung der direkten Linie, auch der Kinder, ist sehr wohl zu begründen, besteht im Ausland fast allgemein, auch in germanischen Ländern. Ein „sozialistisches Projekt“ können nur die Vertreter des großen Privatkapitalismus in ihrer Verblendung und ihrem Egoismus in solcher Steuer sehen, die sich denn auch sofort in ihrer Presse so äußerten. Das Vorhandensein sehr entwickelter, obigen Grundsätzen entsprechender, ertrags-

reicher Erbschaftssteuern im Auslande, voran im „privat-kapitalistischsten“ Lande der Welt, in Großbritannien, beweist die Thorheit und — die Eigennützigkeit solchen Einwands seitens unserer reicheren Klassen. Ein Konflikt einer so ausgebildeten höheren Erbschaftssteuer speziell in Preußen und in anderen deutschen Staaten mit deren neueren Vermögenssteuer, wie behauptet worden, kann nicht zugegeben werden, zumal die Vermögenssteuer doch nur einen sehr mäßigen Zuschlag zur Einkommensteuer, als laufende höhere Steuer auf das fundierte Einkommen, bildet, in Preußen nach dem Ertrag jetzt nur von wenig mehr als einem Fünftel, vordem auch kaum von einem Viertel, während die britische Erbschaftssteuer vom gegenwärtig nach dem Steuerfuß hohen Ertrag der Einkommensteuer zwei Drittel beträgt. Selbst hohe Steuersätze auf die direkte Linie, auf die Kinder — und diese Sätze können auch in England bei sehr großen Erbschaften jetzt 8 % erreichen und müßten auch bei uns wohl bis 6 % steigen — stellen sich doch im Effekt keineswegs so drückend heraus, weil sie eben im Normalfall durchschnittlich doch nur alle Generation einmal zu zahlen sind, also z. B. für ein Jahr bei 6 % im ganzen nur ca. 1/5 % des Vermögens erreichen. So berechnet verlieren sie auch ihren öfters besonders bemängelten Charakter als „wahre“ („reelle“) Vermögenssteuer, weil sie dann im Grunde doch nur als reelle Einkommensteuer fungieren. Selbst als reelle, in längeren Perioden fällige Vermögenssteuer aufgefaßt, erscheinen sie aber doch nur als Kompensationen der indirekten Verbrauchssteuern der „kleinen Leute“, — sie werden im Grunde aus dem Teil des Vermögens

mit bezahlt, den die Wohlhabenderen infolge ihrer Minderbelastung durch indirekte Steuern bilden konnten. Selbst wenn die Reichssteuern in ihrer weiteren Ertragssteigerung für alle neuen Flottenausgaben in dem geplanten Umfang und für alle übrigen Reichsausgaben ausreichen, würde es an angemessenen Verwendungszwecken des Erbschaftssteuerertrags wahrlich nicht fehlen. Vor allem aber: diese Erbschaftssteuer würde zur Ausgleichung der umgekehrt progressiven Wirkungen wichtiger indirekter Reichssteuern (und Zölle) in wirtschaftlich und finanziell richtiger und gerechter und politisch sehr wünschenswerter Weise dienen. Das ist für mich bei meinem Eintreten für diese Steuer der ausschlaggebende Gesichtspunkt.

Würde es sich nur um die Frage handeln: brauchen wir neue Steuern (und Zölle) oder erhöhte Sätze bestehender zur Deckung der zweckmäßig aus ordentlichen Reichseinnahmen zu bestreitenden Ausgaben für die Flottenverstärkung, so könnte man antworten: nicht unbedingt, wenigstens zunächst nicht. Also ließe sich die Entscheidung der Frage jedenfalls vertagen. Brauchten wir alsbald für diese Ausgaben neue oder erhöhte Steuern, so könnte zunächst auch an mancherlei anderes, und, wie ich zugebe, noch vor einer Reichserbschaftssteuer, gedacht werden, an Pläne, wie sie auch aufgetaucht sind, die Stempelabgaben des Reichs, die Börsensteuern, die Reichssteuer auf die Lose der Landeslotterien zu erhöhen, einzelne „nicht gesperrte" Zölle luxussteuerartigen Charakters, vielleicht auch die und jene innere indirekte Steuer ähnlichen Charakters eben=

falls zu erhöhen oder neu einzuführen, wenn von solchen „Luxussteuern" in dieser wie in jeder Form auch finanziell nicht viel zu erwarten ist und sie zudem doch immer nur willkürlich einen einzelnen „Luxuskonsum" herausgreifen. Direkte innere Luxussteuern hätten als Reichssteuern doch ähnliche Bedenken wie andere direkte Steuern und brächten gleichfalls nicht viel ein. Aber alle solche Steuern, auch die davon finanziell allein wohl etwas wichtigeren, wie Erhöhung der Sätze der Reichsstempelabgaben, lösen die wichtigere Aufgabe, Ausgleichsobjekte gegen die indirekten inneren Verbrauchssteuern und Zölle zu bilden, teils überhaupt nicht, teils nicht genügend. Das gilt doch auch von der, in gewissen Ländern populären, auch bereits mehrfach ventilierten Erhöhung der Börsensteuern, die ich sonst ebenfalls für zulässig hielte.

Handelte es sich um die Beschaffung bedeutender neuer Steuererträge, was ja nicht der Fall ist, so würden sonst die Finanzzölle und einzelne der großen inneren indirekten Reichssteuern, wiederum rein finanziell betrachtet, bei der bisherigen Niedrigkeit ihrer Sätze (Kaffeezoll, norddeutsche Biersteuer, Tabakzoll und -Steuer) gewiß ohne zu große Bedenken erhöht werden können. Aber das allgemeine Bedenken, die Reichsausgaben so einseitig durch die Erträge solcher Steuern decken zu lassen, bliebe doch bestehen und würde sogar noch verstärkt. Ginge man trotzdem so vor, so wäre vollends erst recht eine Steuer mit gegen die Wirkungen der indirekten Steuern ausgleichender Wirkung zu verlangen. Der § 8 des Flottengesetzes vom 10. April 1898 hat nun aber die „Erhöhung oder Ver-

mehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern“ als eventuelles Deckungsmittel eines einen gewissen Betrag übersteigenden Mehrbedarfs für die Marine untersagt, — einer jener bedenklichen legislativen Monologe, die ja nicht bindend sind und durch ein neues Gesetz wieder beseitigt werden können, ohnehin nicht die Vermehrung solcher Steuern für andere Reichsausgaben ausschließen. Aber immerhin ist es wahrscheinlich, daß maßgebende Parteien im Reichstage an jenem § 8 auch für die neuen Flottenausgaben festhalten. Und würde das selbst wider Erwarten nicht geschehen und man, so unwahrscheinlich es im Augenblick ist, sogar an Erhöhung der norddeutschen Biersteuer und der Zölle und Steuern für Tabak gehen, um die ordentlichen Reichseinnahmen zu vermehren, so würde abermals aus den von mir dargelegten Gründen eine Reichssteuer mit der Wirkung einer stärkeren Belastung der wohlhabenden Klassen ein um so dringlicheres Bedürfnis werden. Da aber aus Rücksicht auf die Landessteuerverfassungen und auf die administrativen Schwierigkeiten einer Reichseinkommen- oder Reichsvermögenssteuer oder beider zusammen eine derartige direkte Reichssteuer, mag sie auch steuerpolitisch und steuertechnisch den Vorzug verdienen, noch viel mehr Widerstand und Schwierigkeiten finden würde, — bleibt eben der Plan der Reichserbschaftssteuer berechtigt.

Freilich sind auch diesem Plane, außer den oben erwähnten prinzipiellen und sonstigen praktischen Einwendungen noch ähnliche wie den Plänen zu Reichseinkommen- und Vermögenssteuern begegnet. Auch

diese Steuer ist als ein „Einbruch in die Landessteuerrechte“ bezeichnet, materiell als unvereinbar mit den bestehenden direkten und Erbschaftssteuern der Einzelstaaten, formell — auch im Unterschied zu den bisherigen Reichsverkehrssteuern — wegen der dann notwendigen Reichskontrolle über die Landesverwaltungsverhältnisse, auch wenn diese Steuern, wie die bisherigen Reichssteuern und Zölle, von den Behörden der Einzelstaaten veranlagt und erhoben würden, ebenfalls als sehr störend für die Einzelstaaten und als Eingriff der Reichsfinanzgewalt in ein wichtiges Gebiet der partikularen Besteuerung hingestellt und aus diesen Gründen verworfen worden — so von einer anerkannten Autorität in derartigen Fragen wie Professor G. v. Mayr in München [1]. Und ohne Zweifel liegen in diesen Verhältnissen mit die wichtigsten Bedenken, auch meines Erachtens schwerer wiegende als die oben erwähnten.

Aber doch glaube ich: nicht ausschlaggebende! Die Partikularstaaten und ihre Finanzen und Steuerverfassungen müssen sich eben allmählich den Bedingungen, wie sie der Reichsverband einmal mit sich führt, fügen. Wenn Preußen das in so vielen Dingen gethan, können es wahrlich die anderen Staaten auch, — auch Bayern, das seine Verfassung der direkten Steuern bald von allen Staaten im Reiche allein in veralteten und unzweckmäßigen Formen gelassen hat, das wie die drei anderen süddeutschen Staaten dank

[1]) Siehe dessen im Druck vorliegenden vortrefflichen Vortrag „Flotte und Finanzen. Die Deckungsfrage“, Tübingen 1900, besonders S. 15 ff.

dem Privileg seiner eigenen Biersteuer eine finanziell so vorteilhafte Stellung einnimmt. Ohne Beziehung stehen eben Reichs- und Landessteuern nicht. Schwerwiegende Interessen aber, die in erster Linie das Reich zu vertreten hat, verlangen, daß auf eine Gesamt-Steuerverfassung im Reiche und den Staaten hingearbeitet wird, welche den Angriffen von links, auch von sozialdemokratischer Seite, in ihrer Ausgestaltung der indirekten Steuern als Hauptdeckungsmittel der Reichsausgaben nicht so viel — Vorwände, aber doch auch wirklich schwache Seiten und berechtigte Bedenken bietet, wie die bestehende. Aus diesem für mich in der Frage entscheidenden Grunde vertrete ich die Reichserbschaftssteuer und glaube doch, daß die gewiß vom administrativen, steuertechnischen und einzelstaatlichen Standpunkte aus vorhandenen Schwierigkeiten und Bedenken sich überwinden lassen, — wenn man nur ernstlich will. Das Reich gerade als erster Vertreter der deutschen nationalen, sozialen und wirtschaftlichen Gesamtinteressen hat Interesse und Pflicht, dafür zu sorgen, daß die Gesamtsteuerverfassung möglichst die Lasten auf die stärksten Schultern legt. Dagegen verstößt die ausschließlich indirekte Besteuerung im Reiche, — mindestens so lange, als nicht die Matrikularbeiträge absichtlich erhöht und in den Einzelstaaten durch angemessene direkte Steuern gedeckt werden. Das herbeizuführen ist aber sicher staatsrechtlich, steuertechnisch und administrativ schwieriger noch bei der Verschiedenheit der Landessteuerverfassungen, deren starkem Partikularismus auf diesem Gebiete, als die Einführung einer Reichserbschaftssteuer.

Gleichwohl — ich möchte in diesem Punkte nicht mißverstanden werden — zu einer unerläßlichen Bedingung für die Bewilligung der Flottenverstärkung darf meines Erachtens die Forderung, daß eine Reichserbschaftssteuer eingeführt werde, nicht gemacht werden, ebensowenig, als die Einführung einer anderen Steuer und auch — als die Nichteinführung bezw. Nichtvermehrung gewisser Steuern, wie der im § 8 des Flottengesetzes von 1898 genannten, ein Satz, den ich daher wohl als Direktive billigen, aber als zwingendes Recht nicht vertreten kann. Die Verstärkung der Flotte ist durch zwingendste politische und volkswirtschaftliche Gründe geboten. Sie ist auch mit den bestehenden Finanz- und Steuereinrichtungen durchführbar. Aber richtig und höchst erwünscht wäre es gleichwohl, in dieser Richtung der Reichserbschaftssteuer oder einer ähnlich wirkenden Steuer vorzugehen, — auch um der Flottenfrage willen, um den Gegnern einen ihrer beliebtesten Einwände zu entziehen. „Mittragen müssen unvermeidlich die unteren Klassen an den Staats- und Reichskosten, aber relativ mehr sollten sie nicht tragen. Und auch ein solcher Anschein sollte vermieden werden. Umgekehrt müßten die wohlhabenderen Klassen ihren gebührenden Anteil Lasten tragen und — begehren, ihn zu tragen, eine Ehre darin finden. Noblesse oblige, sollte es auch hier heißen." Ganz anders lauteten leider die Preßstimmen im Dienste der reichen industriellen Unternehmer, sobald Projekte wie die Reichserbschaftssteuer und ähnliche auftauchten. Das wirkt begreiflicherweise verbitternd und ist von der Sozialdemokratie sofort gegen die Flotten-

pläne geltend gemacht worden. Patriotische und von Pflichtbewußtsein erfüllte Anhänger der Flottenverstärkung unter den Besitzenden, Wohlhabenden, vollends den Reichen, gar den durch das heutige Erwerbsleben Begünstigten, den Rahm da Abschöpfenden, vielleicht direkt und indirekt von den Flottenbauten noch besondere Vorteile als Lieferanten, Fabrikanten Ziehenden, überhaupt Großindustrielle, Großkaufleute, Großbankiers und Interessenten der „haute banque“, freilich aber auch alle wahren Aristokraten des Großgrundbesitzes — diese selbst trotz der agrarischen Krisis — sollten mit Forderungen wie einer Reichserbschaftssteuer einmal vorangehen! Sähe man dergleichen mehr, statt zu erleben, wie seinerzeit das preußische Herrenhaus zuerst die im Abgeordnetenhause beschlossene Erhöhung des Einkommensteuerfußes von 3 auf 4 % (der erst bei 100000 Mark Einkommen annähernd erreicht wird!) ablehnte, statt zu hören, wie aus den Kreisen der Großgrundbesitzer und Großindustriellen heraus bereits wieder Klagen über die schärfere Einschätzung zur Einkommensteuer und über die ganze Vermögenssteuer erschallen — uneingedenk der schmachvollen Vorkommnisse bei der früheren preußischen Einkommensteuer, wo die reicheren Leute oft nicht die Hälfte, kaum ein Drittel ihres steuerpflichtigen Einkommens versteuerten (Bochum!) — nun, mancher wüsten Agitation der Sozialdemokratie würde doch der Boden etwas entzogen und manche notwendige, aber freilich Geld kostende Einrichtung des Reichs für des deutschen Volkes Ehre, Schutz und Macht fände nicht so unverständigen und gehässigen Widerstand, wie jetzt so oft. — —

Alles, was in diesen Ausführungen darzulegen und zu begründen versucht wurde, möchte ich auch hier wieder, wie ich es in ähnlichen Fällen schon mehrfach gethan habe, in den Worten eines jüngeren Fachgenossen und Kollegen, des Herrn Dr. v. Wenckstern, zusammenfassen, die ich durch keine besseren zu ersetzen weiß, sie scheinen mir eine treffliche Formulierung unserer Aufgabe zu geben: Es ist für unser deutsches Volk eine Lebensfrage, einen größeren Teil seiner materiellen Kraft in Macht zu verwandeln. Unsere finanzielle und wirtschaftliche Kraft ist so groß, daß das ohne irgend entscheidende Bedenken gethan werden kann, und die Weltverhältnisse liegen so, daß es gethan werden muß, — wie einst zu Land, so heute zur See, um im 20. Jahrhundert zu erhalten und zu sichern und weiter zu entwickeln, was uns das 19. Jahrhundert in so wunderbarer Weise gebracht hat: die politische Wiedergeburt unserer Nation, die Wiedererrichtung des Deutschen Reiches, die wirtschaftliche Weltstellung unter den ersten Völkern der Erde. Zeigen wir Enkel, daß wir aus der Geschichte etwas gelernt haben, und bringen wir endlich ohne Murren im Frieden die Opfer, die uns allein das Errungene sichern, Opfer, die immer noch viel kleiner sind, als andere große Völker sie auch tragen, Lasten, die wir wahrlich, reich geworden, auch ebenso gut tragen können, als irgend ein anderes Volk. Aber übernehmen dann auch einmal die höheren, wohlhabenderen Klassen in den allein für sie passenden Steuern ihren richtigen Lastenanteil im Gefühl patriotischer Pflicht. —

Die Entwickelung und Bedeutung der deutschen Reederei.

Von

Dr. Ernst von Halle,
ao. ö. Professor der Staatswissenschaften an der Universität Berlin.

I.

Um die Wende des 18. zum 19. Jahrhundert war die Ostsee der Tummelplatz der kleinen, seetüchtigen, hölzernen Segelschiffe, in deren Bau zahlreiche, über die gesamte Ostseeküste verstreute Schiffszimmereien so Ausgezeichnetes leisteten, daß sie auch vom Auslande mit Aufträgen bedacht wurden.

Ein flotter Ausfuhrhandel von Getreide, Holz, Flachs und Wolle über Memel, Königsberg, Danzig, Stettin und über (das allerdings bis 1815 noch schwedische) Stralsund und ein entsprechendes Einfuhrgeschäft in Kolonialwaren, Eisen und Geweben waren die Grundlage, eine lebhafte Seeschiffahrt die Trägerin reichen Geschäftsverkehrs. In Stettin, Danzig und Königsberg liefen zusammen in jenen Jahren durchschnittlich wohl 4000 Schiffe ein, überwiegend von England her, doch auch von Frankreich und dem Norden. In Hamburg verkehrten damals mehr als 2000 Schiffe im Jahr, und nach Peuchet soll es deren 400 besessen haben. Westphalen schreibt 1806 über Hamburgs Handel am Ausgang des 18. Jahrhunderts: „Hamburgs Flagge wehte im Roten Meer, am Ganges und in

China, sie wehte in den Gewässern von Mexiko und Peru, in Nordamerika, in den holländischen und französischen Besitzungen von Ost- und Westindien."

Die Ostseereederei blühte, sie stellte den eigentlichen Kern des gesamten deutschen Reedereigewerbes dar und verfügte über reichlich zwei Drittel des Schiffsraums der Küstenstaaten. In einer Arbeit über die „Entwickelung der deutschen Reederei" berechnet Peters für 1805 allein den Raumgehalt der 328 preußischen Ostseeschiffe auf 128000 Registertonnen. Dazu kommen 439 Schiffe von Stralsund und 400—500 an der Ostküste des dänischen Schleswig-Holstein mit 84700 Registertonnen; nimmt man den Schiffsbestand Mecklenburgs und Lübecks mit etwa 30000 Registertonnen an, so ergibt sich an den heutigen deutschen Ostseeküsten ein Schiffsraumgehalt von fast einer Viertelmillion Tonnen, gegenüber etwa 100000 Registertonnen der Nordseereederei.

Mit dem Jahre 1805 war aber der Höhepunkt der Reederei auch erreicht, wenn nicht bereits überschritten.

Die Elbblockade lenkte 1804 allen Verkehr von Hamburg in die dänischen Häfen. Die Kontinentalsperre begann 1806 ihre lähmende Wirkung in verhängnisvollster Weise zu üben. Durch Beschlagnahme seiner Schiffe erlitt z. B. Königsberg derartig schwere Verluste, daß seine Flotte, die 1807 noch, allerdings mit Einschluß der Küstenfahrer, 980 Schiffe zählte, 1808 auf 51 Schiffe zusammengeschrumpft war. Hiervon hat sich die einst blühende Königsberger Reederei nie wieder erholen können. Und in ähnlicher Weise ging das gesamte deutsche Reedereigewerbe unheimlich

rasch zurück. Durch Scheinverkäufe der heimischen Schiffe an eine neutrale Flagge mögen die Bestände stärker gelichtet erscheinen, als es den wirklichen Eigentumsverhältnissen entsprach; auch traten vorübergehende Verschiebungen ein, indem manche Reedereibetriebe in kleineren, weniger gefährdeten, namentlich pommerschen Häfen ihre Zuflucht suchten. Doch lassen die Vergleiche deutlich erkennen, wie furchtbar diese Zeit die Reederei mitgenommen hat. Die Gesamttonnage erscheint 1815, also in der Zeit des begonnenen Wiederaufschwungs, gegenüber 1805 um ein Drittel zusammengeschrumpft. Ganz Preußen verfügte nur über 115700 Registertonnen, gegenüber 168700 Registertonnen vor 10 Jahren. Im wesentlichen müssen gerade die größeren Reedereien, die über bedeutende Parks an großen Seeschiffen verfügten, getroffen worden sein, denn die Zahl der Schiffe erscheint nicht so stark vermindert wie der Raumgehalt.

Auch nach der Wiederherstellung des Friedens war ein erheblicher Aufschwung zunächst aus äußeren und inneren Gründen nicht wohl möglich. Das Land war verarmt und das Reich zerfallen. Nicht allein, daß ein verwickeltes Binnenzollsystem das Zu- und Abströmen der Waren nach der See hin noch auf Jahre hinaus unterband, die einzelnen Küstenstaaten hemmten ihre Schiffahrt durch restriktive Maßregeln gegenseitig. Infolge des langwierigen Stockens des Reedereigewerbes waren Mannschaft und Schiffe zum großen Teil seeuntüchtig geworden. Dazu kam, daß eine Bundesflagge nicht bestand, die nach außen eine wirksame Interessenvertretung gestattet hätte. So litt man ebensowohl von

den Uebergriffen der Barbaresken, welche noch in den dreißiger Jahren der hansischen und preußischen Schiffahrt gefährlich wurden — erschienen doch sogar gelegentlich die Seeräuber unweit der Elbemündungen und veranlaßten die Reeder, sich mangels deutscher nach englischer und holländischer Hilfe umzusehen — wie unter dem Fesseldruck der allgemein geübten Prohibitionspolitik in Handel und Verkehr.

Eine Erweiterung der Schiffahrt war allerdings durch die Loslösung der portugiesischen und spanischen Kolonien in Amerika von ihren Mutterländern eingetreten, mit welchen ebensowohl wie mit den Vereinigten Staaten nunmehr ein freier Verkehr möglich wurde. Die englischen Navigationsakten aber hemmten in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts, wie seit 150 Jahren, eine erhebliche Entfaltung des eigenen Verkehrs mit Großbritannien und seinen Kolonien auf das empfindlichste.

II.

Nun begann sich der Umschwung in der Weltwirtschaft und im Weltverkehr anzubahnen, durch den naturgemäß die abgelegenere Ostsee mehr und mehr in den Hintergrund geschoben werden sollte.

Die Enge des Binnenmeeres, dessen Häfen und Einfahrt durchschnittlich 4½ Monate im Jahre zugefroren waren, die Gefahren des Skagerrak und Kattegat, die damit in Zusammenhang stehenden hohen Assekuranzgebühren für die Ostseefahrer, die schwere Belastung durch den Sundzoll hielten eine weitere Entfaltung der

baltischen Reederei hintan. Durch die aufkommende Herrschaft der Dampfschiffahrt wurde ihr Schicksal endgültig entschieden.

Trotz alledem aber war die Ostseereederei bis über die Mitte des Jahrhunderts hinaus der Nordseereederei an Umfang nicht unwesentlich überlegen. 1830 entfielen von der Gesamttonnage der deutschen Reederei 64,5 % (178 400 Registertonnen) auf die Ostsee, 35,5 % (98 000 Registertonnen) auf die Nordsee, 1850 immer noch 58,4 % (311 800 Registertonnen) auf erstere und 41,6 % (222 200 Registertonnen) auf letztere. 1898 dagegen gehörten nur noch 14,5 % (316 700 Bruttoregistertonnen) der Ostsee, hingegen 85,5 % (1 872 800 Bruttoregistertonnen) der Nordsee.

Die Entwickelung der Reederei an der deutschen Nordseeküste war in den ersten Jahrzehnten des Jahrhunderts eben eine nicht gerade sehr günstige gewesen. Sie hatte bislang ganz unter dem Zeichen des überwiegenden Einflusses des schiffahrtgewaltigen England gestanden, dessen Vorherrschaft sich darin zeigt, daß von den am Ende der dreißiger Jahre in Hamburg einlaufenden Schiffen genau 50 % die englische Flagge führten; während die hamburgische Flagge nur 22 % deckte und an den übrigen 28 % noch außerdeutsche, speziell die amerikanische und die skandinavischen Flaggen stark beteiligt waren.

Zur Zeit der beginnenden Dampfschiffahrt hat dann weder die deutsche Reederei noch der deutsche Schiffbau einen Aufschwung genommen, sondern im Gegenteil einen verhältnismäßigen Rückgang erfahren, da England durch die Beherrschung der modernen Technik

nachdrücklicher als je zuvor in den Vordergrund zu treten vermochte.

Es dauerte lange, ehe man in Deutschland eine nennenswerte Dampferflotte beschaffte, und auch diese war der Herkunft nach fast ausschließlich ein Erzeugnis englischer Schiffswerften. Erst in den siebziger Jahren entstanden in Deutschland umfangreichere Werften für den Bau eiserner Dampf- und Segelschiffe.

Unter den in allen deutschen Häfen verkehrenden Schiffen war die deutsche Flagge noch 1873 der Schiffszahl nach nur mit 62 %, der Tonnage nach mit 46 % beteiligt; erst 1898, ein Vierteljahrhundert später, deckte sie auch die größere Hälfte (54 %) der Tonnage und war der Schiffszahl nach mit 75 % beteiligt. Im Seeverkehr des Nordseegebiets machte die Beteiligung der deutschen Flagge zu Anfang der siebziger Jahre etwa 49 %, in der Ostsee 41,5 % aus, in den neunziger Jahren aber 55 bezw. 48 %.

Der Anstoß zu einer freieren Entwickelung der deutschen Reederei kam bis zur Begründung des Norddeutschen Bundes bezw. des Deutschen Reichs im wesentlichen von außen. Nicht selbst erzielte Vorteile erweiterten ihren Aktionsradius, sondern sie vermochte nur aus der veränderten Schiffahrtspolitik, die andere Länder im eigenen Interesse einzuführen für gut befanden, einigen Nutzen zu ziehen. Wie vorher der Abfall und die Eröffnung einzelner Kolonien, so sind seit dem zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts der Abschluß von Schiffahrts- und Handelsverträgen mit Nord- und Südamerika, die allmähliche Beseitigung der Barbaresken-gefahr nach der Besetzung Algiers durch Frankreich, die

Aufhebung der englischen Navigationsakten, die freiere Schiffahrtspolitik Hollands, die Erleichterungen in Frankreich, die Erschließung Ostasiens, an welcher die Hansestädte allerdings völlig erst nach Begründung des Norddeutschen Bundes teilnehmen konnten, da man bis dahin in Japan ihrer Flagge den Zutritt verwehrte, den deutschen Reedern zu gute gekommen.

Andererseits führte die aufsteigende Entwickelung der inneren Wirtschaft und des Verkehrs im Zusammenhang mit der Verdichtung des Eisenbahnnetzes, die wachsende Expansion des deutschen Außenhandels in Einfuhr und Ausfuhr, der zunehmende Kapitalreichtum und die gesteigerte Unternehmungslust im Lande, daneben die rasch zunehmende Auswanderung aus ganz Mitteleuropa seit Ende der vierziger Jahre Schritt für Schritt zur Ausdehnung des Schiffahrtsverkehrs in den deutschen Plätzen; und allmählich begründete sich hierauf eine wachsende Unternehmungsthätigkeit im heimischen Reedereigewerbe.

Mißlingenden Versuchen folgten günstige Resultate. Immerhin war bis Ende der sechziger Jahre mit Ausnahme der zwei großen Nordamerika-Linien, der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft und des Norddeutschen Lloyd zu Bremen, die Einrichtung großer überseeischer Reedereibetriebe nicht gelungen. Eine einzige größere Privatreederei, Sloman, unterhielt seit Ende der zwanziger Jahre in Hamburg mehrere überseeische Linien. Jene beiden hatten namentlich durch die Entwickelung des Passagier- und Auswandererverkehrs nach Nordamerika ihren Betrieb regelmäßig auszugestalten und allmählich auf eine feste Grundlage zu stellen vermocht. Die im Auswandererdienst beschäf-

tigten Schiffe fanden zunächst vielfach keine genügende Rückfracht und mußten demgemäß auf die Suche nach solcher gehen. So nahmen sie alsbald die Fahrten nach Mittelamerika, Westindien und Südamerika auf. Daraus ergaben sich dann neue Versuche, diese Fahrten zu einem festgeordneten Dienst auszugestalten.

III.

Wenn auch bereits 1816 das erste Dampfschiff auf der Weser erschienen war und seit 1839 im Hamburger Reedereiverzeichnis regelmäßig ein aus England erworbener Dampfer gebucht stand, so hatte die Hamburg-Amerika-Linie ihren Betrieb 1847 doch ausschließlich mit drei Segelschiffen eröffnet, und solche Segelschiffe mit 300—500 Registertonnen Raumgehalt waren noch für Jahre der Typus im deutsch-amerikanischen Verkehr geblieben. Angesichts der Konkurrenz der englischen Dampfschiffreedereien aber gab der 1857 gegründete Norddeutsche Lloyd sogleich vier große Schraubendampfer in England in Bau; seitdem verdrängten dann die Dampfer auch in der Hamburger Reederei die Segler, die zur Amerikafahrt durchschnittlich 42 Tage hinaus und 30 Tage zurück brauchten und somit nur drei Reisen im Jahre ausführen konnten, sehr bald aus ihrer führenden Stellung.

Hatten sich 1850 unter den 286 Schiffen hamburgischen Heimathafens mit über 62000 Registertonnen Raumgehalt erst 9 Dampfer mit 2800 Registertonnen befunden, so waren unter den 483 Schiffen mit 140000 Registertonnen des Jahres 1860 bereits

17 Dampfer mit 10000 Registertonnen und unter den 473 Schiffen mit 191000 Registertonnen des Jahres 1870 37 Dampfer mit 32000 Registertonnen vertreten; ähnlich in Bremen, wo 1870 neben 254 Seglern mit 130000 Registertonnen 27 Dampfer mit 41500 Registertonnen vertreten waren. — 1898 waren in Hamburg 377 Dampfschiffe mit 514950 Registertonnen neben 300 Segelschiffen mit 200500 Registertonnen und in Bremen 259 Dampfer mit 287230 Registertonnen neben 240 Seglern und Fahrzeugen mit 200000 Registertonnen beheimatet.

Aber nur in diesen Plätzen und außerdem noch in Lübeck und Stettin hatte sich vor 1870 der Dampfschiffsbetrieb der Segelschiffahrt in beschränktem Umfang als Bewerber zur Seite gestellt; in Mecklenburg und Oldenburg, also in bedeutenden Provinzen der deutschen Reederei, wurden selbst 1871 nur knapp 700 bezw. 30 Registertonnen Dampfschiffstonnen neben 101000 bezw. 45000 Seglertonnen gezählt.

Von den 750000—800000 Registertonnen der deutschen Reederei im Jahre 1860 entfielen wenig über 30000 und von den 1000000 Registertonnen des Jahres 1870 gegen 90000 auf die Dampfschiffe.

In der gesamten deutschen Handelsflotte stieg die Zahl der Dampfer in der Zeit von 1873—1899, für welche genau vergleichbare Daten vorliegen, nach der Reichsstatistik auf der Grundlage des neuen Vermessungsverfahrens von 1895 berechnet, von 216 mit 110100 Registertonnen auf 1223 mit 1038400 Registertonnen, während die der Segler von 4311 mit 826200 Registertonnen auf 2318 mit 556200 Registertonnen zurückging.

1873 machten die Dampfer der Tonnage nach 12 % und 1899 65 % aus.

Der Transportleistungsfähigkeit — eine Dampfertonne = drei Segelschiffstonnen gesetzt — nach entwickelte sich die Beteiligung der Dampfer an der gesamten Handelsflotte in dieser Zeit von 29 % auf 85 %.

IV.

Die ganze große Entwickelung nun, speziell in den Hansestädten, hat sich aber keineswegs vollkommen glatt und ohne innere Schwierigkeiten vollzogen, wie es etwa aus einer Betrachtung der wachsenden Zahlen der Handelsflotten erscheinen könnte. Die Geschichte der Reederei in einzelnen Städten, selbst bei den aufstrebenden beiden Hamburger und Bremer Aktienreedereien, die eine Reihe der charakteristischen Züge der Gesamtentwickelung wiederspiegeln, bietet neben zunächst guten, später glänzenden Erfolgen zeitweilig auch das Bild großer Enttäuschungen und schwerer Rückschläge, schroffster Kämpfe gegen die Konkurrenz anderer deutscher und fremdländischer Linien, schwerer Verluste und kritischer Jahre. Auch innere Mängel in der Verwaltung haben bald hier, bald da große Gefahren gebracht und lange nachhaltige Folgeerscheinungen gezeitigt. — Zumal in den Zeiten der großen Krisis zu Ende der fünfziger Jahre, dann während der gefährdeten Seefahrt zur Zeit des amerikanischen Bürgerkriegs, während des Krieges von 1870 und wiederum in der wirtschaftlichen Depression um die Mitte der siebziger Jahre kam man allgemein in eine überaus bedrängte Situation.

Andererseits entstanden in den aufstrebenden Perioden zu Anfang der siebziger und der achtziger Jahre bisweilen einzelne Unternehmungen zwecks Aufnahme der Konkurrenz, welche sich in der Folgezeit nicht zu halten vermochten. Zweimal, im Konkurrenzkampf mit der Adler-Linie nach Mitte der siebziger und mit der Carr-Linie in den achtziger Jahren, hat selbst die Hamburg-Amerika-Linie die Grundfesten ihres Daseins erschüttert gesehen.

Dennoch ist es hier wie in anderen kritischen Fällen dank dem Unternehmungsgeiste der hansischen Reeder stets gelungen, über die schlimmen Zeiten der Unterbilanzen hinwegzukommen und den Betrieb auf eine immer breitere, sicherere Grundlage zu stellen. Und die unterbietende Konkurrenz wurde entweder durch frühzeitigen Aufkauf oder durch Steigerung der eigenen Leistungsfähigkeit und einen nachdrücklichen Kampf, der bei heimischen Reedereien meist mit Amalgamierung oder Auffaugung endigte, oder durch vertragliche Tarifregelung und Verkehrsverteilung in gesunde Schranken gebannt.

Schon früh hatte man sich durch tüchtige Leistungen die Postbeförderung für eine Reihe von Ländern zu sichern gewußt; 1866 und 1868 hatten die Hamburger und die Bremer Linie nacheinander mit mehr als je einem halben Dutzend damals für vollkommen geltender Dampfer den wöchentlichen Passagierverkehr mit New York aufgenommmen. Schritt für Schritt waren in den folgenden Jahren unter stetiger Vermehrung des Dampfschiffsparks neue regelmäßige Fahrten nach Baltimore, nach New Orleans, nach Havanna hinzugefügt worden.

Vor allem aber stieg inzwischen im Jahre 1867, das die Gründung des Norddeutschen Bundes brachte, endlich auch die eine deutsche Flagge an allen Masten empor, und die fremden Nationen sahen nunmehr in stolzer Einheit verkörpert, was vorher, auf verschiedene Flaggen verteilt, nur allzu winzig erschienen war. Die bald darauf folgenden Siegesthaten von 1870, die Gründung des Reiches dienten dazu, dem neuen Banner Achtung und Ehre zu erwerben und die alten preußischen, verbunden mit den alten Hanseatenfarben verliehen der deutschen Schiffahrt das Sicherheitsgefühl einer festen Stütze in Krieg und Frieden.

V.

Schuf so die politische Konstellation der deutschen Reederei auf den Meeren draußen eine ganz andere Stellung, so verstanden es die deutschen Reeder andererseits, sich die Fortschritte im technischen Betrieb allmählich zu eigen zu machen.

Die verbesserte Technik der Schiffs- und Maschinenkonstruktion ermöglichte die Schaffung größerer, leistungsfähigerer Schiffstypen. Der 1867 von der „Hammonia" für die Ueberfahrt von Southampton nach New York geschaffene Rekord von 9 1/4 Tagen wurde mehr und mehr zu einem Durchschnittsmaße. Gesteigerte Geschwindigkeiten und verbilligter Betrieb, namentlich die Kohlenersparnis, die es ermöglichte, daß die Schiffe mit der im Heimatshafen eingenommenen Kohle selbst für die westindische Reise ausreichten und das teure, zeit-

raubende Bunkern in der Fremde vermindert wurde, förderte die Reederei ungemein.

Die durch den Eisenbahnverkehr überall geweckten Ansprüche auf Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Regelmäßigkeit und Bequemlichkeit in der Beförderung begegneten sich mit den technischen Vervollkommnungsmöglichkeiten zur See, und die heimische Reederei vermochte an diesem Fortschritt nicht nur durch den Ankauf ausländischer Schiffe teilzunehmen, sondern die günstige Entwickelung der deutschen Werften setzte sie nach und nach in die Lage, Neubauten, Umbauten und Reparaturen jeder Art unter ihren eigenen Augen, in nächster Nähe des Heimathafens ausführen zu lassen.

Ein besonders wichtiges Moment war ferner die allmähliche Ausbreitung des unterseeischen Kabelnetzes durch alle Meere, die den an den entferntesten Plätzen befindlichen Schiffen eine augenblickliche Verbindung mit dem Heimathafen sowie jedem anderen Hafen, und dem Reeder eine sofortige Uebersicht über den gesamten Frachtenmarkt und Passagierverkehr in aller Herren Länder gestattet hat. So wurde z. B. die Anwendung der Bodmerei fast vollkommen unnötig, gleichzeitig auch die Finanzgebarung des Schiffahrtsverkehrs verändert, und die Möglichkeit einer einheitlich geleiteten und doch individuell sich anpassenden Organisation ausgedehntester Großbetriebe für den Seetransport in allen Schiffahrtsländern begründet. Leider hielt man sich von der Beteiligung am Ausbau des überseeischen Kabelnetzes allerdings lange fern, obgleich Werner Siemens die ersten Kabel fabriziert hatte.

Die fortschreitende Technik des Wasser- und Tief-

baues ermöglichte ferner eine mit der Steigerung der Verkehrsintensität Schritt haltende oder ihr gar voraus-eilende und die Wege ebnende Verbesserung der Fahr-straßen, Hafen- und Dockanlagen, was speziell Deutsch-lands einst schwer zugänglichen Küsten für die Ver-tiefung der Ströme und Strommündungen erheblich zu statten kam. Denn heutzutage kann man an jedem Flußlaufe wohl zugängliche erstklassige Häfen schaffen, so daß fortan lediglich das wirtschaftliche Bedürfnis und nicht mehr die natürliche Lage der Reederei die Schiffs-typen diktiert.

Die Förderung der Kenntnis der Meereswege und der Strömungen, die Einführung ständig verbesserter nautischer Instrumente und die gleichfalls durch die Fortschritte der Technik ermöglichte bessere Betonnung und Befeuerung der Küsten verringerten im Verein mit der wachsenden Größe und Festigkeit der Schiffe die relativen Gefahren der Fahrt, das Risiko der Havarie und damit auch die Höhe der Versicherungsprämien wesentlich.

All diese Momente wirkten mit den übrigen tech-nischen Fortschritten dahin zusammen, um für die welt-wirtschaftliche Entwickelung, für die Befriedigung des entstehenden und zunehmenden Bedürfnisses nach einem regelmäßigen Bezuge von Massengütern über die Erde hin das geeignete Verkehrsinstrument zu schaffen. Welt-verkehr und Ozeanreederei wurden auf eine ganz neue Grundlage gestellt, und entsprechend änderte sich die Betriebsgestaltung hinsichtlich der Unternehmungsformen, der Eigentumsverhältnisse, der Kapitalsgröße, der Schiffs-zahl und Schiffsräume von Grund aus.

VI.

Zu Anfang und bis Mitte des Jahrhunderts spielte die Reederei keineswegs stets die Rolle eines selbständigen Gewerbes. An kleinen Plätzen, wo mehr flüssiges Kapital, als Gelegenheit, es in Handel und Gewerbe anzulegen, vorhanden war, beschäftigte man sich allerdings mit ihr um ihrer selbst willen. In den größeren Seestädten aber bildete sie meist nur einen Teil des Betriebes eines Handlungshauses. „Man findet selten einen Mann," schreibt v. Heß, „der auf seine alleinigen Kosten das mißliche Werk wagt, ein Schiff bauen und ausrüsten zu lassen, um den Vorteil der Fracht unverwickelt mit anderen einzunehmen. . . . Oft baut einer das Schiff auf seine Kosten, teilt es in so viel Parten als er will und verkauft diese Parten einzeln öffentlich an die Meistbietenden. . . . Daher kam es, daß die meisten Kaufleute Schiffsparten an sich brachten, wodurch der Frachtlohn für ihre eigenen, ins Ausland verführten Waren ihnen im ganzen wieder zufloß und der Gewinn davon in der Stadt blieb; viel zuträglicher, als wenn sie auf fremdem Holze handeln müßten." — Diese alten kleinen Unternehmungen der Reeder mit einzelnen oder einigen Schiffen sind an Bedeutung unablässig gegenüber den sich mehrenden großen, regelmäßigen Reedereibetrieben zurückgegangen. Angesichts der steigenden Mengen notwendigen Kapitals wählten letztere dann mehr und mehr als Form die Aktiengesellschaft.

Neben den alten Reedereien, die die Schiffahrt schon

infolge der schwankenden Witterungsverhältnisse und Reisedauern in mehr oder weniger unregelmäßigen Zwischenräumen betrieben und vielfach auch ihre Schiffe je nach Bedürfnis bald nach dieser, bald nach jener Gegend fahren ließen, nahm die Einrichtung fester Linien, deren Schiffe zu bestimmten Zeitpunkten abfahren und die eine oder mehrere bestimmte Verkehrsrichtungen ausschließlich betreiben, ständig zu; wie denn ja auch die einzelnen Märkte der verschiedenen Länder immer mehr zu festen Abnehmern bestimmter Mengen von Rohprodukten und Fabrikaten in übersehbarer Zeitfolge wurden.

Die Zahl der von den einzelnen Unternehmungen beschäftigten Schiffe wächst stetig, da sie ihre Betriebe durch Vermehrung der Fahrten intensiv und durch Hereinbeziehung neuer Verkehrsgebiete extensiv ausgestalten; und die dauernd steigende Gütermenge, die bewältigt werden will, gibt daneben die Möglichkeit, durch eine Vergrößerung der Schiffsräume den Betrieb billiger zu gestalten. —

Gleich nach dem Kriege von 1870 setzt ein großer Aufschwung ein. Zahlreiche Linien werden eingerichtet.

1872 thut der Norddeutsche Lloyd einen großen Schritt vorwärts, indem er zwei wöchentliche Expeditionen von Bremen nach New York neben einer einmaligen nach Baltimore einrichtet. Alsbald dehnt er seine Fahrt nach Südamerika aus.

Da inzwischen, 1871, auch durch die Begründung der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit zunächst drei kleineren Dampfern, zu denen 1875 fünf größere hinzukamen, eine regelmäßige Ver-

bindung von Hamburg aus nach der Ostküste, und durch die 1872/73 erfolgte Begründung der deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos" eine solche nach der Westküste gelungen ist, so besitzt Deutschland bereits Mitte der siebziger Jahre neben den älteren Unternehmungen einiger Privatreeder drei regelmäßige Verbindungen nach Südamerika, den seit langem wohlgepflegten, fruchtbaren Gefilden hanseatischer Unternehmungslust. — Die Hamburg-Amerika-Linie hat Anfang der siebziger Jahre zur Nordamerikafahrt eine westindische Linie und die Fahrt zwischen überseeischen Plätzen hinzugefügt. 1871 ist andererseits die Deutsche Dampfschiffsreederei (Kingsin-Linie) für die Fahrt nach Ostasien begründet, woselbst bereits vorher in der Küstenschiffahrt deutsche Schiffe ständig beschäftigt waren.

Trotz aller Rückschläge in der folgenden schweren Wirtschaftskrisis schreitet die Entwickelung der Reedereien ins Große und, gemäß dem Gesetze der Arbeitsteilung, ins Spezielle fort. Eine Spezialisierung nach den verschiedenen Zwecken des Gütertransports, der Auswandererbeförderung, des Postschiffs- und Kajütspassagierverkehrs erweist sich als die nächste Notwendigkeit. — Mehr und mehr unterscheiden sich seit Anfang der achtziger Jahre die wachsenden transatlantischen Typen von den kleinen Fahrzeugen für die europäische Fahrt, die in ihrer Bauart aber ebenfalls den jeweiligen Zwecken der einzelnen Routen, für die sie bestimmt sind, angepaßt werden. So entstehen die mittleren gemischten Fracht- und Passagierdampfer für den Dienst zwischen den Ostseehäfen und Finnland, die Postdampfer für Skandinavien, die Frachtschiffe für das Mittelmeer rc.

Im allgemeinen aber bleibt man für die europäische Fahrt noch länger bei den alten Typen und Gewohnheiten stehen. Mittlere Betriebe dienen zur Bewältigung des Verkehrs in den einzelnen Richtungen. Abgesehen von der fast ganz in deutschen Händen befindlichen Küstenschiffahrt, befindet sich die europäische Fahrt erheblich länger und in größerem Umfange als der überseeische Schiffsverkehr in den Händen außerdeutscher Unternehmer. —

Nach Mitte der achtziger Jahre setzt die zweite große Periode des Aufschwunges der Reederei und der Einrichtung größerer Linien ein.

In der amerikanischen Fahrt tritt das Bedürfnis nach Einführung des Expreßdienstes mit vollendet konstruierten, ganz vorwiegend für die Personenbeförderung bestimmten, erst einschraubigen, dann Doppelschraubenschnelldampfern von über 5000 Registertonnen Raumgehalt immer entschiedener zu Tage. Bisher hatten die Dampfer ein Maximum von 12—13 Seemeilen in der Stunde erreicht. Die Fortschritte im Maschinenbau gestatten eine ständige Vergrößerung der Geschwindigkeit, die bald von 16—17 auf 19 Seemeilen wuchs. Gleichzeitig wächst auch der Raumgehalt der Frachtdampfer in einem früher nicht für möglich gehaltenen Maße.

Auf diesem Gebiete liegt die großartigste Entwickelung und hier wachsen jene Riesenunternehmungen empor, die in einem einzelnen Betriebe mehr an Güter- und Passagiertransporten und Seemeilenzahl im Jahre leisten können, als 50 Jahre zuvor die gesamte deutsche Reederei.

VII.

Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd, die drei Viertel der deutschen Dampfertonnage kontrollierten, waren inzwischen in die erste Reihe der großen internationalen Ozeantransportgesellschaften eingerückt. Die 20 Dampfer der ersteren konnten sich 1881 rühmen, auf rund 100 Reisen über 1 Million Seemeilen zurückgelegt zu haben, und der Norddeutsche Lloyd verkündete bei seinem 25. Jubelfest im folgenden Jahre, daß seine 36 Dampfer eine Strecke 73mal so lang wie der Erdumfang durchmessen hätten.

Der Aufschwung wurde alsbald besonders durch die wirksam ausgenutzte weltwirtschaftliche Konjunktur und durch die Einführung der Reichssubventionen für den Postdampferdienst gefördert. Erstere leitete zur Begründung einer weiteren Anzahl von größeren Dampfschifffahrtsgesellschaften und zur Einführung zahlreicher neuer Linien, letztere zur Aufnahme des Betriebs auf bisher gar nicht oder wenig befahrenen Linien im großen Stile.

Durch die Subventionsgesetze von 1885 und 1888, denen bald darauf, 1893, ein Nachtragsvertrag folgte, wurde der Norddeutsche Lloyd bestimmt, eine Dampfschiffsverbindung durchs Mittelmeer nach Ceylon, Niederländisch-Indien und China nebst Anschlüssen nach Japan in vierwöchiger Wiederkehr, ferner in achtwöchigem Abstande die Anschlußfahrten nach Deutsch-Neu-Guinea aufzunehmen und einen vierwöchentlichen australischen Turnus zu schaffen; nebenher förderten Vergütungen belgischer-

seits für das regelmäßige Anlaufen von Antwerpen das Unternehmen. Gleichfalls wurde die staatliche Subvention nunmehr der 1890 begründeten deutschen Ostafrika-Linie zwecks Herstellung einer guten Verbindung mit den deutschen Kolonien zu teil. Aus rein privater Initiative sind andererseits in Hamburg die Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die Deutsche Levante-, die Woermann-Linie hervorgegangen.

In Bremen traten zu den in günstiger Entwickelung begriffenen älteren Gesellschaften „Neptun“ und „Hansa“, welch letztere die Ostindienfahrt vornehmlich pflegte, gegen Ende der achtziger Jahre „Argo“, „Triton“, „Visurgis“ und „Rickmers“ u. s. w. hinzu. — Langsam mehrte sich in den Hansastädten wie in den anderen deutschen Hafenplätzen die Zahl der den europäischen Verkehr regelmäßig besorgenden Dampfschiffahrtsgesellschaften.

Einzelne Gründungen von Dampfschiffahrtsgesellschaften zwar wurden nach kurzem oder längerem Bestehen von anderen Unternehmungen aufgesogen, so die Hamburger Hansa-Linie von der Hamburg-Amerika-Linie, die Pacific-Linie von „Kosmos“ und die Kingsin-Linie wiederum in der allerneuesten Zeit unter Beteiligung des Lloyd von der Hamburg-Amerika-Linie, die auch mit dem Reeder Sloman einen Teil des Betriebs gemeinsam führt, während sich die eine kurze Zeit bestehende Kalkutta-Linie nicht zu halten vermochte und andererseits der Norddeutsche Lloyd sich veranlaßt sah, seine englische Fahrt neuerdings aufzugeben und seine Schiffe an die Gesellschaft „Argo“ zu verkaufen. 1899 hat der Lloyd zwei ausländische Linien, die Scottish Oriental Co. und die Holtsche East India Ocean Steam-

ship Co., für den Betrieb der ostasiatischen Küstenfahrt aufgesogen.

Schließlich spielt eine besondere Rolle unter den Aktienbetrieben die im Anschluß an den Standard Oil Trust begründete Tankdampferlinie der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft, die von dem deutschen Zweig jenes Unternehmens kontrolliert wird.

Neben diesen in jeder Beziehung sich ausdehnenden Gesellschaften sind eine Reihe von größeren Privatreedereibetrieben von Bedeutung, so die Hamburger Linien von Sloman und de Freitas, die namentlich mit dem Mittelmeer, seit alters aber auch mit einzelnen Teilen von Amerika Verbindungen unterhalten, wie sich überhaupt in der europäischen Fahrt, der allgemeinen Frachtfahrt nach verschiedenen überseeischen Plätzen und der überseeischen Küstenschiffahrt immerhin noch eine große Anzahl von Privatreedereien gehalten hat. — Auch hier indes dringt der Gesellschaftsbetrieb vor. In Flensburg, Lübeck und Stettin, sowie an anderen Plätzen sind Gesellschaften für allgemeine Frachtfahrt entstanden; selbst im Gebiet der Segelschiffsreederei nimmt neben den alten Unternehmungsformen, der privaten und Partenreederei, der gesellschaftliche Großbetrieb heute zu. Hier sind seit den achtziger Jahren große Stahlschiffe mit bis zu fünf Masten und maschinellen Einrichtungen zur Bedienung der Segel eingeführt, die infolge großer Leistungsfähigkeit und billigen Betriebes neue günstige Aussichten für die überseeische Fahrt eröffneten. Der schönste Typ ist der moderne Riesensegler „Potosi" der Hamburger Reeders Laeisz, der gemeinsam mit einer Reihe anderer

solcher Schiffe nach der Westküste von Südamerika verkehrt.

Im übrigen aber ging die Segelschiffahrt ständig zurück. Auf dem Vordringen der Dampfschiffahrt und der Dampfschiffsreederei beruht die günstige Gestaltung, welche die Reederei der Hansestädte angenommen hat, während aus jener und ihren Vorbedingungen, sowie den Folgeerscheinungen, die sie erzeugt, der teils relative, teils absolute Rückgang der Reedereien der kleineren Nordseehäfen und der Ostseehäfen sich erklärt. Noch heute z. B. sieht man im Hafen von Danzig einzelne hölzerne Segelschiffe des alten Typus unthätig verwittern, die hier, im Prozeß langsamen Verfalles angesichts der gewaltig aufstrebenden, modernst eingerichteten Schichauschen und Kaiserlichen Eisenschiffswerften, ein bezeichnendes Bild des Dahinschwindens der alten Betriebsweise in der Schiffahrt und des Unterganges der alten, einst so stolzen Danziger Segelflotte bieten.

In neuester Zeit hat sich die Tendenz der Ausbildung zum Großbetrieb sogar auf die Fluß- und Küstenschiffahrt ausgedehnt; mit der Entstehung des Seeschleppschiffverkehrs, der in großen Schleppzügen Massengüter von Hafen zu Hafen befördert, rückt das letzte Stündlein des Kleinbetriebs ein ganz erhebliches Stück näher. Einzelne Häuser und Gesellschaften errichten große Schleppschiffahrtsunternehmungen mit Filialen und Agenturen an zahlreichen Plätzen, nicht nur Deutschlands, sondern auch Skandinaviens, Rußlands und im Westen und bekommen das ganze Geschäft in die Hand.

So findet sich überall dasselbe Bild. Hie und da

werden auch in Zukunft einzelne kleine Unternehmen für Dampf- und Segelschiffahrt bestehen bleiben, der Großverkehr aber auf allen Gebieten geht naturnotwendig infolge der Verkehrserfordernisse der heutigen Zeit auf die mächtigen, großkapitalistisch betriebenen, zentralisierten Unternehmungen über.

Der Betrieb, verglichen mit dem alten, arbeitet mit vollständig anderen Faktoren. Der frühere Holzsegler mit 200—500 Registertonnen Raumgehalt im Preise von vielleicht 20 000—50 000 Mark ist heute verdrängt durch das große Segelschiff von 2000 und 3000 und mehr Registertonnen, wenn nicht durch das große stählerne Dampfschiff von 4000—5000, ja bis 13 000 und noch mehr Registertonnen, das ein Objekt von mehreren Millionen ausmacht, während der große Schnelldampfer von 15 000 und mehr Registertonnen Raumgehalt über 10—12 Millionen kostet.

Die Gütermenge, welche solch ein Schiff laden kann, heranzuziehen und schnell fortzuschaffen, bedarf es eines vielgestaltigen kaufmännischen und technischen Apparates. Während letzterer meist durch den Staat oder besondere Quai- und Lagerhausgesellschaften geliefert wird, läßt sich ersterer um so wirksamer ausgestalten, je größer und spezialisierter man den Betrieb entwickeln kann. All die Vorteile, die im konzentrierten kaufmännischen Unternehmen daheim und in den an fremden Plätzen angelegten Passagierdienst- und Frachtkontoren und Agenturen in dieser Richtung erwachsen, mehren sich durch die zwischen Reedereigesellschaften und anderen Transportgesellschaften in Flußschiffahrt und Eisenbahn einerseits, sowie den vielgestaltigen Groß- und Riesenfabrikbetrieben

der verschiedenen Länder andererseits sich herausbildenden stabilen Beziehungen und Vereinbarungen.

Es entwickeln sich naturgemäß Unternehmungen, die das Netz ihrer Linien über die ganze bewohnte Erde hin auszudehnen bestrebt sind; sie versuchen das schon im Interesse ihrer gewaltigen Kapitalien, die, einseitig verwandt, durch politische oder wirtschaftliche Depressionen in einem einzelnen Lande nur allzu leicht bedenklich gefährdet werden könnten.

VIII.

Ueber die moderne Gestaltung der deutschen Reederei geben die nachfolgenden Angaben Auskunft.

Die deutsche Handelsflotte verfügte am Anfang des Jahres 1899 über 3541 Schiffe mit 1 639 652 Registertonnen netto, und zwar über 1223 Dampfschiffe mit 1 038 400 Registertonnen und 2318 Segelschiffe mit 601 161 Registertonnen Raumgehalt. Das bedeutet eine Verdoppelung der Dampfertonnage binnen der letzten 10 Jahre (sie betrug Anfang 1890 nur 531 400 Registertonnen) und eine Fortdauer in dem Rückgange der Seglertonnage, die Ende der siebziger Jahre mit 926 800 Registertonnen netto ihren höchsten Stand erreicht hatte, seitdem langsam zurückwich und in den letzten 10 Jahren wiederum um 10 % zurückgegangen ist.

Die Transportleistungsfähigkeit der gesamten deutschen Handelsflotte, die den besten Vergleichsmaßstab liefert — eine Dampfertonne gleich 3 Segelschiffstonnen gesetzt —, hat innerhalb des Jahrzehntes 1870—1880

um etwa 1/3 Million Registertonnen, von 1,1 auf 1,43 Millionen, in dem Jahrzehnte 1880—1890 bereits um über 3/4 Million Registertonnen, in dem letztvergangenen Jahrzehnte gar um fast das Doppelte, von 2 1/4 auf 4 Millionen, zugenommen.

Die Entwickelung der deutschen Handelsflotte in dem letzten Jahrzehnte überflügelte relativ diejenige sämtlicher anderen Völker. Die Welthandelsflotte wuchs an Transportleistungsfähigkeit um ein Drittel, die Flotte der deutschen Reederei um zwei Drittel, und der Anteil Deutschlands an der Welthandelsflotte hat sich im letzten Jahrzehnte um mehr als 1 %, im letzten Vierteljahrhundert um fast 3 % erhöht, während z. B. der Anteil der englischen Reederei, mit ihrer allerdings noch sechs- bis siebenfachen absoluten Ueberlegenheit, langsam zurückweicht.

Die Durchschnittsgröße der deutschen Schiffe mit regelmäßiger Besatzung betrug Anfang 1899 für einen Dampfer 1371 Registertonnen, für einen Segler 258 Registertonnen.

Mit seinem Besitz von 22 Dampfern von je mehr als 10 000 Nettoregistertonnen schreitet Deutschland allen Reedereiländern der Welt voran.

An Besatzung waren am 1. Januar 1899 vorhanden auf Segelschiffen 13 550, auf Schleppschiffen 485, auf Dampfschiffen 29 111, insgesamt 43 146 Mann.

IX.

Nach dem Register des Germanischen Lloyd, das im allgemeinen Schiffe von 50 Bruttoregistertonnen an, nur mit vereinzelten Ausnahmen kleinere aufnimmt, gab es 1899 an Deutschlands Küsten 690 Segelschiffsreedereien, 252 Dampfschiffsreedereien, einschließlich der Fischdampferreedereien und 32 Reedereien mit gemischtem Dampf- und Segelschiffsbestande. Ihr gesamter Schiffsbesitz — insgesamt 2543 Schiffe — verteilt sich der Zahl nach fast gleichmäßig je zur Hälfte auf die Gruppen der Segler und der Dampfer. Man hatte 1899 registriert: 1107 Segler nebst 168 Seeleichtern und Schleppkähnen, 35 Yachten und 8 Amtsschiffen einerseits und 1157 Dampfer nebst 46 Fischdampfern, 1 Yacht und 19 Amtsbarkassen andererseits. (Die Schiffe unter 50 Tonnen gibt die Reichsstatistik auf 1483 an, darunter 1437 Segelschiffe.)

Gliedert man die Betriebe nach Größenklassen, so ergibt sich ein Bild, dessen Züge sich mit den Beobachtungen in anderen deutschen Gewerben decken. Die Kleinbetriebe stehen der Zahl nach zu den Großbetrieben in einem umgekehrten Verhältnis, wie der Leistung nach. Die Zahl und Tonnage der den wenigen Großbetrieben gehörigen Schiffe ist nämlich so bedeutend, daß sie der Gesamtheit der kleinen Reedereien beinahe das Gleichgewicht halten. Da die mittleren Klassen gering besetzt sind, so ergibt sich ein das ganze Gewerbe bestimmender polarer Gegensatz von Groß- und Kleinunternehmen. — Zwischen der Segelreederei und

der Dampfschiffsreederei bestehen allerdings beträchtliche, das Gesamtbild in Einzelteilen modifizierende Abweichungen.

Die 974 Reedereien verteilen sich auf die elf Größenklassen von 1, 2, 3, 4, 5, 6—10, 11—20, 21—30, 31—40, 41—50 und mehr als 50 Schiffen der Zahl der Betriebe nach derart, daß die unterste Größenklasse 70%, also mehr als doppelt so viel Betriebe umfaßt als sämtliche übrigen, daß auf die Klassen bis zu fünf Schiffen über neun Zehntel und auf die Klassen bis zu zehn Schiffen 96 ⅔ % sämtlicher Betriebe entfallen.

Umgekehrt ist das Bild, wenn man den Schiffsbesitz der Reeder in den verschiedenen Klassen miteinander vergleicht. Während in diesem Falle auf die Klasse mit je einem Schiff nur ein reichliches Viertel, auf diese und die folgenden Klassen bis zu 5 Schiffen insgesamt nur die Hälfte aller Schiffe entfällt, verfügen die mehr als 5 Schiffe besitzenden Gruppen, die nur ein Zehntel der Reedereibetriebe ausmachen, über die andere Hälfte der Schiffe.

Noch schärfer spitzen sich schließlich die Gegensätze zwischen Betriebszahl und Betriebsumfang der einzelnen Klassen zu, wenn man den Schiffsraumbesitz betrachtet. Dann ergibt sich, daß die sieben Zehntel aller Reedereien mit je einem Schiff nur ein Zwanzigstel der Gesamttonnage kontrollieren, der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie allein dagegen über etwa 23% der Gesamttonnage verfügen; die Betriebsintensität ist hier 400—500mal so stark wie in der untersten Gruppe, Diese beiden Reedereien umfassen also 1899 fast ein

Viertel der gesamten registrierten Schiffsräume. Die Klassen der mittleren Reedereien von 6—20 Schiffen gebieten über etwa ein Zehntel sämtlicher Reedereien, darunter besonders die großen Segelschiffsbetriebe; sie beanspruchen fast vier Zehntel der gesamten Nettotonnage.

Nach der Raumgröße[1]) geordnet, ergibt sich folgendes Bild für den Schiffsbesitz:

Von den 974 Reedereien verfügen drei Viertel nur über weniger als je 500 Nettoregistertonnen. Nur bei 3 % der Reedereien umgekehrt übersteigen die Gesamtschiffsräume je 10 000 Tonnen; auf den Reedereibetrieb von 500—10 000 Tonnen kommen 21,6 %. Das Auseinanderstreben der Betriebsgrößen von einem mäßigen Mittelumfange hinweg, zeigt die Verteilung der Tonnagen auf die einzelnen Stufen in noch schärferer Zuspitzung. Die drei Viertel der gesamten Reedereien, welche 500 Tonnen noch nicht erreichen, beanspruchen von der Gesamttonnage von 1 714 221 Tonnen netto nur 3,8 %; ja, auf die 88,4 % der Reedereien, deren Schiffsräume nicht 2500 Tonnen übersteigen, kommen nur 12,6 % der Tonnage.

Für den großen Seehandel Deutschlands kommen natürlich meist erst die Reedereien von 2500 und 5000 Tonnen und mehr in Betracht. Während sich bei den Gruppen bis zu je 2500 Registertonnen Schiffsbesitz Zahl und Tonnageanteil wie 7 : 1 verhielten, ist hier das Verhältnis umgekehrt 1 : 7,5.

---

[1]) Soweit die Tonnage genau registriert ist. Die hie und da fehlenden Angaben für einzelne, meist kleinere Schiffe können aber an dem Gesamtergebnis nichts ändern.

Am ausgeprägtesten ist der Gegensatz zwischen Betriebsanzahl und Betriebsumfang bei den großen Reedereien mit je über 50 000 Registertonnen netto. 5 Reedereien, 0,5 % sämtlicher Betriebe, haben über ein Drittel der Nettotonnage in ihrem Besitz, oder wenn man die 9 Reedereien der Klasse von 25 000 bis 50 000 Nettotonnen noch hinzunimmt, so stellen 1,4 % der deutschen Reeder etwas über die Hälfte der gesamten Reedereitonnage, — in absoluten Zahlen: 14 von den 974 deutschen Reedereien beanspruchen von den fast 1¾ Millionen Registertonnen nahezu $^9/_{10}$ Millionen Tonnen!

Diesen Charakter des Auseinanderstrebens der Betriebsformen nach Zahl und Umfang vom Mittelbetrieb hinweg verdankt die Reederei besonders dem Dampfschiffsbetriebe.

Vier Fünftel aller Dampferreedereien, die bis zu 5 Schiffen besitzen, kontrollieren nur 13 % der Dampfertonnage; die mittleren Betriebe, welche ein Siebentel aller Betriebe ausmachen, besitzen immerhin etwa ebensoviel Tonnage wie die 3¼ % der Betriebe in den Klassen von 21—50 Schiffen (26—28 %). Die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd aber, die daneben noch einen nicht unbedeutenden Park verschiedenartiger Hilfsschiffe besitzen, stellen allein mit ihrem Seedampfertonnengehalt diese Unternehmungen alle in den Schatten; ihnen gehört ein Drittel der gesamten Dampfertonnage; ebensoviel wie 94 % aller Dampferreedereien, das sind alle mit einem Besitz bis zu 15 Schiffen, besitzen. — Die Schiffsräume der beiden Riesenunternehmungen sind durchschnittlich 5—6mal so

groß wie bei den Mittelbetrieben, 11mal so groß wie bei den Kleinbetrieben.

6 % der Reedereien, das heißt diejenigen mit mehr als 10 000 Registertonnen, umfassen drei Viertel aller Dampfertonnage; die Schiffsräume ihrer einzelnen Dampfer übersteigen sämtlich im Durchschnitt 1000 Registertonnen, in der obersten Klasse sogar 2600 Registertonnen. —

Da die Dampfschiffsreederei nun dem Raumgehalt nach zwei Drittel, der Leistungsfähigkeit nach sogar sechs Siebentel der Gesamtschiffsreederei ausmacht, so bestimmt das Größenverhältnis ihrer Betriebe im wesentlichen dasjenige der Betriebe in der Gesamtreederei. Immerhin bewirkt der abweichende Charakter der Segelreederei hie und da einige Einschränkungen und Verschiebungen in den Detailzügen des Bildes.

Gewiß konzentriert sich auch in der Segelreederei die Mehrzahl aller Betriebe auf die Einschiffsklasse, die über vier Fünftel der Segelreedereien umfaßt, ja fast 95 % aller dieser Reedereien gehören den Klassen von 1—5 Schiffen an, aber anders als bei der Dampfschiffsreederei entfällt auch ein größerer Bruchteil der Tonnage, nämlich 11 ½ %, allein auf die unterste Klasse und gar 48 %, also fast die Hälfte, auf die Reedereien bis zu 5 Schiffen. Die Kleinbetriebe spielen also in der Segelreederei eine wesentlich andere, bedeutungsvollere Rolle als bei dem Dampferbetrieb, wie denn andererseits ganz große Betriebe mit mehr als 20—30 Segelschiffen nicht existieren.

Im allgemeinen, wenn auch in geringerem Grade als bei den Dampfschiffsreedereien, wiederholt sich bei

den Segelbetrieben die Erscheinung, daß so groß die Zahl der Betriebe ist, die auf eine Klasse entfällt, so gering der Tonnengehalt, über den der einzelne verfügt. Das Gesamtergebnis stellt sich auch hier dar als ein Rückgang der Bedeutung der zahllosen Kleinbetriebe gegenüber der auf immer weniger Unternehmungen sich konzentrierenden Riesenbetriebsform.

Die letzt gedachte Erscheinung ist nach all dem Gesagten ganz natürlich; die selbstverständliche Ergänzung zu der Thatsache fortschreitender Massengüterbewegung in bestimmten Richtungen, wie schon oben ausgeführt worden[1]).

X.

Die finanziellen Grundlagen für die Entfaltung des deutschen Reedereigewerbes haben naturgemäß eine ständige Erweiterung erfahren.

Wenn auch keine abgeschlossene Darstellung der Kapitalkraft aller Unternehmungen möglich ist, so gestatten doch die in der Denkschrift über „die Steigerung der deutschen Seeinteressen von 1896—1898" zusammengetragenen Daten über die hauptsächlichen Reedereiaktiengesellschaften einen Ueberblick über die Entwickelung nach dieser Richtung hin.

Die Kapitalanlagen im großen überseeischen Dampfschiffahrtsbetriebe wuchsen z. B. in Hamburg zwischen

---

[1]) Die genauen Aufstellungen in Tabellenform werden im Nauticus: Jahrbuch der deutschen Seeinteressen, 2. Jahrgang, Berlin 1900, beigebracht.

1886 und Ende 1899 von 29¼ Millionen auf 106 Millionen Mark Aktien und von rund 10 Millionen auf 21¾ Millionen Mark Prioritäten, in Bremen aber von etwa 35 Millionen auf 116¾ Millionen Mark Aktien und von 27 Millionen auf 44 Millionen Mark Prioritäten an. Das in der Hamburger und Bremer Reederei um das Jahr 1900 angelegte Aktienkapital hat einen Kurswert von fast ⅓ Milliarde Mark, und dabei sind die großen erstklassigen Reedereifirmen, die nicht Aktiengesellschaften sind, wie Laeisz, Sloman, de Freitas, Wencke, Woermann ꝛc. in Hamburg, die über weitere 100 Millionen verfügen, und eine Anzahl Bremer Reedereien nicht eingerechnet. Inzwischen hat die Hamburg-Amerika-Linie eine Erhöhung ihres Kapitals um weitere 15 Millionen Mark beschlossen.

Diese gewaltigen Summen stecken überwiegend im Schiffspark der betreffenden Reedereien, der am Anfang des Jahres 1900, einschließlich der in den Bau gegebenen Schiffe, einen Anschaffungswert von fast ½ Milliarde Mark verkörperte. Für die Neubeschaffung der Schiffe der gesamten deutschen Handelsflotte würde sich ein Betrag von ¾ Milliarden Mark angesichts der in den letzten Jahren eingetretenen Preissteigerungen kaum als ausreichend erweisen. In ihrem jetzigen Zustand (Anfang 1900) hat die deutsche Handelsflotte einen Buchwert von über ½ Milliarde Mark; vier Fünftel davon entfallen auf die Dampfer, der Rest ganz überwiegend auf die stählernen, nur zum ganz geringen Teil auf die letzten hölzernen Segelschiffe.

Der Durchschnittswert einer Dampferbruttotonne der deutschen Dampfer über 100 Tons ist Anfang 1899

mit etwa 220 Mark, der der Tonne eines eisernen Seglers auf etwa 150 Mark, der eines hölzernen Seglers auf 30 Mark veranschlagt.

Ueber die angelegten Kapitalien und die erzielten Ergebnisse der Unternehmungen ein erschöpfendes Bild für alle Größenklassen zu liefern, ist bei dem bisher vorliegenden Material kaum möglich. Bekannt sind in den letzten Jahren die Klagen der kleinen Schiffer namentlich in der Küstenschiffahrt geworden, die zeitweilig in der Konkurrenz fremder Flaggen diejenigen Gründe ihres wirtschaftlichen Rückganges erblicken wollten, welche in Wahrheit auf wirtschaftlich-technischer Grundlage beruhen. Zahlenangaben liegen nicht vor. Auch für die mittleren Betriebe der Auslandsfahrer sind, da sie gleichfalls meistens Privatunternehmungen oder offene Handelsgesellschaften sind, die Ergebnisse schwer zu überblicken. Für die großen Unternehmungen, insbesondere Aktiengesellschaften, ist eine Reihe von Ergebnissen zugängig. Immerhin lassen sich für Hamburg und Bremen auch für eine Anzahl der übrigen Größenklassen einige Feststellungen beibringen.

50 Reedereien, welche Ende 1899 an diesen beiden Plätzen bestanden und über eine Bruttotonnage von 1473200 Registertonnen im Werte von 380 Millionen Mark verfügten, verteilten sich der Zahl nach auf die Schiffszahlenklassen bis zu 5000 Bruttotonnen mit 48%, auf die von 5000—10000 mit 14%, auf die nächst höheren bis zu 25000 bezw. 50000 Tonnen mit 10 und 14%, auf die zwischen 50000 und 100000 Tonnen mit 8%, während 3 Reedereien, d. h. 6%, über mehr als 100000 Registertonnen brutto verfügten.

Fast genau umgekehrt stellt sich auch hier die prozentuale Verteilung dar, wenn man den Betriebsumfang zu Grunde legt. Dann entfallen kaum mehr als je 4—5% auf die drei Klassen bis hinauf zu 25000 Registertonnen; — fast 17% auf die Gruppe zwischen 25000 und 50000 Registertonnen: die Deutsche Levante-Linie, die Woermann-Linie, de Freitas u. Cie., Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, Dampfschiff-Gesellschaft „Argo", Deutsche Ostafrika-Linie, Dampfschiff-Gesellschaft „Neptun"; — 25% auf die Reedereien zwischen 50000 und 100000 Registertonnen: Deutsche Reederei-Gesellschaft „Hansa", Deutsche Dampfschiff-Gesellschaft „Kosmos", Rob. M. Sloman jun., Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft; — und genau die Hälfte auf die drei Reedereien mit mehr als 100000 Registertonnen: die Hamburg-Amerika-Linie, den Norddeutschen Lloyd, die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Dem Werte ihrer Flotte nach betrachtet, dominieren die Großbetriebe noch stärker. Der Buchwert der Schiffe der drei größten Reedereien hat Ende 1899 222½ Millionen Mark betragen (der Zuwachs in den letzten beiden Jahren betrug hier allein 77⅔ Millionen), er macht heut fast drei Fünftel der gesamten in den Hamburger und Bremer Schiffen steckenden 380 Millionen Mark aus. (Der Wert der ganzen in Frage kommenden Handelsflotte hatte sich Ende 1897 bei einem Gesamttonnengehalt von 1220641 Bruttoregistertonnen auf 251⅓ Millionen und Ende 1898 bei 1291658 Bruttoregistertonnen auf 301 Millionen Mark belaufen.)

Was die Leistungen angeht, so liegen die Ueber-

Tonnage und Wert der hamburgischen und bremischen Schiffe nach Größenklassen der Reedereien[1]).

	Ende 1897		Ende 1898		Ende 1899	
	B. R. T.	1000 Mk.	B. R. T.	1000 Mk.	B. R. T.	1000 Mk.
I. 3 Betriebe mit über 100 000 Reg.-T.	564 462	144 895	625 203	172 430	735 392	222 500
II. 4 „ von 50—100 000 „	226 837	33 895	286 629	53 800	318 357	64 380
III. 7 „ „ 25— 50 000 „	191 762	33 380	220 536	45 150	244 278	52 660
IV. 5 „ „ 10— 25 000 „	67 679	11 000	71 036	12 705	69 864	18 520
V. 7 „ „ 5— 10 000 „	32 948	5 950	40 566	8 650	49 420	10 785
VI. 24 „ „ unter 5 000 „	37 444	5 895	40 416	7 200	55 867	11 185
VII. 1899 nicht mehr vorhanden . . .	99 051	16 355	7 272	1 060	—	—
Summe	1 220 183	251 370	1 291 658	300 995	1 473 178	380 030

[1]) Genaue Tabelle in Nauticus a. a. O.

sichten für die acht größten Reedereien, sieben hamburgische und den Bremer „Norddeutschen Lloyd“ vor (siehe Tabelle S. 165).

Diese Ende 1898 mit einem Aktienkapital von 145,7 Millionen Mark und einem Prioritätenkapital von 52,8 Millionen Mark arbeitenden Gesellschaften, welche damals über 238 Schiffe mit 1074500 Bruttoregistertonnen verfügten, ließen weit über 1000 Reisen ausführen. Insgesamt wurden auf diesen Reisen gegen 11 Millionen Seemeilen zurückgelegt. Fünf von ihnen pflegten den Passagierdienst und beförderten über 1/4 Million Passagiere. Sieben beförderten Gütermengen im Gesamtumfang von 5846000 cbm.

Die Erträge des Betriebsjahres beliefen sich auf gegen 40 Millionen Mark.

Insgesamt beschäftigten die acht Gesellschaften an Bord und an Land über 20000 Angestellte, ungezählt mehrere Tausend auf Quaianlagen staatlich angestellte und von ihnen verwendete Personen. Mit Ausnahme der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd besitzen die Schiffahrtsgesellschaften keine eigenen Lösch- und Ladeplätze, Magazine und Reparaturwerkstätten in Deutschland, sondern bedienen sich der in Regie befindlichen öffentlichen Anlagen.

Fünf der Linien geben ihren Aufwand an Proviant 2c. mit rund 19 1/2 Millionen Mark an.

Mit welchem Erfolge die Kapitalien im Großreedereibetriebe arbeiten, zeigt eine Zusammenstellung für die zwölf größten Hamburger Reedereien für das Jahrzehnt 1886/96, das allerdings eine Reihe sehr schlechter Jahre für die deutsche Reederei aufweist, in der Denk-

Linie	Kapital		Schiffe	Tonnage	Reisen	Beförderte		Seemeilen	Umsätze	Erträge	Ausgaben für Proviant 2c.	Angestellte
	Aktien	Prioritäten				Personen	Güter					
Ende 1898												
Hamburg-Amerika-Linie	50 000 000 [1]	13 125 000 [6]	73	382 449	365	74 661	2 388 610	3 510 000	59 643 000	14 205 830	15 148 300	8500
*Hamburg-Südamerikan. D.-G.	7 500 000 [2]	3 600 000 [7]	27	96 204	100	12 819	542 834	1 234 610	—	**1 200 000	2 545 210	1374
*Deutsch-Austral. D.-G.	6 000 000 [3]	2 000 000 [9]	20	91 417	25	—	323 000	650 000	8 900 000	**500 000	850 000	562
*Deutsche D.-G. Kosmos	11 000 000	1 525 000 [10]	25	90 009	53	516	271 289	1 260 000	—	2 731 600	—	1175
*Deutsche Ostafrika-Linie	5 000 000	—	12	30 920	25	5 330	88 800	440 000	—	914 800	—	655
*Deutsche Levante-Linie	2 200 000 [4]	500 000 [8]	14	28 826	61	—	217 732	500 000	3 306 500	578 000	781 500	600
*Deutsche D.-Reed. von 1889	1 000 000	—	6	8 650	Frachtdampfer in unregelmäßiger Fahrt			—	722 200	235 700	226 300	90
Norddeutsch. Lloyd	60 000 000 [5]	32 051 500	61	346 104	370	161 963	1 983 482	3 223 610	—	14 239 957	***8 820 660	7600

*) Diese Schiffahrtsgesellschaften haben keine eigenen Lösch- und Ladeplätze, sondern benutzen die in staatlicher Regie befindlichen Quaianlagen, wo 3500 Personen thätig sind; auch verfügen dieselben nicht über eigene Reparaturwerkstätten oder Magazine, wodurch die geringe Zahl der bei ihnen beschäftigten Personen erklärlich ist.

**) Verteilte Dividende.

Erhöht inzwischen auf [1]) 80 000 000, [2]) 11 250 000, [3]) 6 750 000, [4]) 3 100 000, [5]) 80 000 000, [6]) 13 500 000, [7]) 3 750 000, [8]) 550 000; herabgesetzt inzwischen auf [9]) 1 700 000, [10]) 1 000 000.

***) Umsatz allein in Bremen an Proviant und Kohlen.

schrift über „die Seeinteressen des Deutschen Reichs" (1897), und eine entsprechende Ergänzung für die letzten drei Jahre 1897/99.

In diesen zwölf Unternehmungen war innerhalb der ersteren Periode, wenn man die in jedem Jahr vorhandenen Kapitalien sowie entsprechend die Erträge addiert und zu einer Gesamtsumme vereinigt, ein Betrag von im ganzen 627½ Millionen Mark Aktien und 246⅔ Millionen Mark Prioritäten ertragsberechtigt thätig. Hierauf wurden in dieser Zeit eine Gesamtdividende von fast 28 Millionen Mark und ein Prioritätenzins von 9½ Millionen Mark verteilt. Wie ungleich die Resultate bei den einzelnen Unternehmungen waren, geht daraus hervor, daß bei einigen Gesellschaften auch erhebliche Verluste an Kapitalien — 9⅕ Millionen — besonders zwischen 1893 und 1896 angegeben werden.

XI.

Ein Bild von der weltumfassenden Ausdehnung der deutschen Reederei liefert die Zusammenstellung ihrer wichtigsten regelmäßigen Linien:

Abgesehen von der kleinen Fahrt zwischen den deutschen Küstenplätzen, den äußerst zahlreichen Bäderreisen und der ganzen Ostseeschiffahrt und der nordeuropäischen Fahrt ist die Verkehrsstraße zwischen den deutschen Nordseehäfen und England am dichtesten befahren.

Zwischen Hamburg, Bremen und Kiel einerseits und Grimsby, Harwich, Hull, Leith, London, New Castle und West-Hartlepool andererseits verkehren deutsche Dampfer wöchentlich 32mal.

Die sonstige Europafahrt ist überwiegend in die großen durchgehenden interkontinentalen Linien der deutschen Schiffe eingegliedert.

Lissabon wird von den Dampfern der Sloman-Reederei, der Portugiesisch-oldenburgischen deutschen Reederei, der Deutschen Ostafrika-Linie, der Kosmos-Linie, der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd 13mal monatlich angelaufen.

Des letzteren Dampfer verkehren ferner zwischen Genua, Neapel und Gibraltar 3—4mal monatlich, die der Hamburg-Amerika-Linie und der Deutschen Ostafrika-Linie zwischen (Genua) Neapel und Port Said 3- und 2mal monatlich. Außerdem betreibt die Reederei de Freitas eine Linie zwischen Hamburg und der Adria.

Die Fahrt nach den griechischen und türkischen Häfen in Europa, Asien und Afrika pflegt die Deutsche Levante-Linie mit drei Linien und die Reederei von Gläſcke und Hennings.

In der asiatischen Fahrt sind hauptsächlich der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie vertreten, welche gemeinschaftlich die vom Reiche subventionierte Postdampferlinie und daneben eine Frachtdampferlinie nach Ostasien betreiben. Auf der Reichspostdampferlinie findet alle 14 Tage eine Expedition, und zwar abwechselnd von Hamburg und von Bremerhaven aus, statt. Die Frachtdampferlinie entsendet 3mal im Monat einen Dampfer nach Ostasien, jedoch werden neuerdings daneben nicht selten Extradampfer eingestellt, um den wachsenden Andrang von Gütern zu bewältigen. Die von den Dampfern in Ostasien hauptsächlich angelaufenen Häfen sind Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Hiogo, sowie der deutsche Hafen Tsingtau-Kiautschou. Der Lloyd unterhält außerdem Anschlußfahrten von Hinterindien nach den Niederländisch-ostindischen Inseln und den chinesischen Vertragshäfen, sowie von Singapore über Batavia und Macas sowie nach Neu-Guinea. Zwischen Shanghai und Tientsin verkehren auch die Dampfer der Apenrader Reederei von Jebsen allwöchentlich. — Die Hamburg-Amerika-Linie hat neuerdings in Gemeinschaft mit der Firma Rob. M. Sloman & Co. und einer englischen Reederei auch eine Dampfschiffsverbindung von New York nach Ostasien eingerichtet.

Nach Australien unterhält der Norddeutsche Lloyd die subventionierte Postdampferlinie mit monatlichen Expeditionen nach Freemantle, Adelaide, Melbourne und Sydney. Ferner verkehren dort monatlich 2mal die Dampfer der Deutsch-Australischen

Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die jedoch ihre Route um Südafrika (Kapstadt) herum nehmen, Algoabai anlaufen und entweder nach Melbourne und Sydney oder nach Freemantle und Adelaide bestimmt sind; im letzteren Falle setzt der Dampfer alsbald seine Reise nach Batavia und Soerabaja fort.

Nach Afrika unterhält die Woermann-Linie nach Marokko, der Westküste Liberia, Goldküste, Togo, Largos, Kamerun vier Fahrten monatlich und eine fünfte schließlich nach Deutsch-Südwestafrika, Swakopmund, Lüderitz-Bucht bis Kapstadt. Die Oldenburgisch-portugiesische Reedereigesellschaft sendet 1mal im Monat einen Dampfer nach Marokko.

Nach der Ostküste Afrikas laufen 2mal im Monat die Reichspostdampfer der subventionierten Deutsch-Ostafrika-Linie über Lissabon und Neapel nach Dar-es-Salaam und weiter bis Mozambique, Delagoabai und Natal. Zweiglinien bestehen nach Tanga und Beira und von Ostafrika nach Bombay hinüber. O'Swald & Cie. lassen ständig einen Dampfer zwischen Hamburg und Sansibar wechseln.

Die wichtigste Fahrt für die deutsche Reederei ist aber seit Jahren die amerikanische Reise.

Von Bremerhaven bezw. Cuxhaven aus schicken der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie allwöchentlich je einen Schnelldampfer in 6—7tägiger Fahrt über Southampton, Cherbourg nach New York. In 12tägiger Reise fahren ferner alle Wochen ein Dampfer des Lloyd von Bremerhaven und einer von der Hamburg-Amerika-Linie von Hamburg über Southampton bezw. Boulogne-sur-Mer und Plymouth nach New York; ein zweiter Dampfer der letzteren Gesellschaft verkehrt außerdem allwöchentlich zwischen Hamburg und New York direkt, während sie von Stettin vier Dampfer im Vierteljahr nach drüben abgehen läßt.

Mit dem Lloyd zusammen unterhält die Hamburg-Amerika-Linie überdies einen einmaligen Schnelldampferverkehr in der Woche zwischen Genua und New York. Außerdem hat sie neuerdings eine eigene, für die Beförderung von Fracht und Zwischendeckspassagieren bestimmte Dampfschiffsverbindung Genua-New York eingerichtet. Von Bremerhaven bezw. Hamburg aus finden nach Baltimore allwöchentlich Fahrten sowohl seitens des Lloyd wie

der Hamburg-Amerika-Linie statt, die desgleichen nach Boston, nach Philadelphia, nach Montreal und New Orleans fünf bis sechs Dampfer im Monat entsendet. Zwischen Bremerhaven und Galveston läßt ferner der Lloyd allmonatlich zwei Dampfer verkehren.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist die Tankdampferlinie der Deutsch-amerikanischen Petroleumgesellschaft zwischen den Vereinigten Staaten und Hamburg.

In der westindischen Fahrt von Hamburg nach Veracruz, Havana, Colon, Livingstone, Aux Cayes, Progreß veranstaltet die Hamburger Gesellschaft den Monat acht Reisen.

Nach Nordbrasilien, Ceará Pará, Manaos, bereitet sie eine neue regelmäßige Linie vor. Es verkehren bisher mit dem südlicheren Teile von Brasilien von Hamburg bezw. Bremerhaven aus über Lissabon bis Rio de Janeiro und Santos 4mal im Monat die Dampfer der Hamburg-Südamerikanischen Linie und 2mal die des Lloyd.

Nach Argentinien und Uruguay — Buenos Aires — veranstaltet die erstere Gesellschaft ebenfalls vier, der Lloyd zwei bis drei Fahrten jeden Monat. Außerdem betreibt die deutsche Dampfergesellschaft Hansa von Bremerhaven aus eine monatliche Linie nach Montevideo, Buenos Aires bis Rosario, die Kosmos-Linie schickt zwei Dampfer vierteljährlich nach Montevideo und die Hamburg-Amerika-Linie läßt von Genua aus alle Monate eine Reise nach dem La Plata ausführen.

Die Westküste von Südamerika wird regelmäßig 2mal im Monat von Hamburg aus durch die Kosmos-Linie und ferner auch von den Schiffen der Reederei Laeisz befahren.

Nimmt man zu all diesen regelmäßig betriebenen Linien die mehr oder weniger regelmäßigen Fahrten der bedeutenden übrigen Reedereien, die überseeischen Küstenfahrten, die namentlich in Ostasien zwischen New York und Ostasien und zwischen Nord- und Südamerika sich immer weiter entfalten, ferner die Gelegenheitsfahrten, wie z. B. auch die Orient-, Nordlandsreisen und die Reisen um die ganze Welt, so ergibt sich ein befriedigendes Bild von der Unternehmungslust und der Betriebsamkeit der deutschen Großreederei.

XII.

Es wäre unmöglich, die Bedeutung des Aufschwungs der deutschen Reederei für die deutschen Seeinteressen und überhaupt die gesamte wirtschaftliche Entfaltung des Landes zu überschätzen. Sie liegt auf dem Gebiete aller mit dem Schiffahrtsbetrieb zusammenhängenden Bethätigungen.

1. Nur auf eine starke deutsche Reederei hin konnte sich der deutsche Schiffbau entwickeln und seine heutige Leistungsfähigkeit erreichen, nur Hand in Hand mit ihrer Fortentwickelung vermag er zu höheren Stufen emporzuklimmen. Dadurch profitierten die Eisen- und Metallgewerbe, die Maschinen- und die Holzindustrie.

2. Der deutsche Reeder ist darauf bedacht, seine Schiffe in heimischen Häfen zu reparieren und neu auszustatten. Es ist ein erheblicher Unterschied, ob es deutsche Reedereien sind, welche die Ausrüstung und Verproviantierung der in den deutschen Häfen verkehrenden Schiffe zu besorgen haben oder ausländische Unternehmer, die natürlich ihr heimisches Getreide und Fleisch, Konserven und Delikatessen, Bier und Wein und sonstigen Proviant, ihre Textilgewerbe, Tischler, Tapezierer ꝛc. bei dem Bezug von Proviant und Ausrüstungsgegenständen stets bevorzugen werden.

3. Es macht auf alle Fälle einen großen, ja vielleicht überwiegenden Teil des Gewinnes aus dem Außenhandel aus, wenn die Nation ihre Waren auf eigenen Schiffen empfangen und versenden kann. 200 bis 300 Millionen Frachteinnahmen sind der deut-

schen Reederei in den letzten Jahren allein jährlich zugeflossen und haben dazu beigetragen, die sogenannte passive Handelsbilanz auszugleichen.

4. Weiterhin bedeutet das Schiff, das in den ausländischen Häfen häufig oder regelmäßig erscheint, eine ständige Verstärkung des Ansehens und des Einflußbereiches der schiffahrenden Nation. Als Brücke zwischen dem Heimatland und der Fremde, als schwimmende Ausstellung des deutschen Gewerbefleißes, gerade in den letzten Jahren immer mehr als Wahrzeichen des deutschen gewerblichen Aufschwunges und der technischen Fortschritte hat das deutsche Handelsschiff in allen Zonen auf die Entwickelung der materiellen Verkehrs- und Handelsbeziehungen einen überaus günstigen Einfluß zu gewinnen vermocht. Als unendlich fruchtbar haben sich die Summen erwiesen, welche von Reichs wegen zur Ausdehnung der Postdampferlinien fortschreitend verwandt sind, weil das Schiff den Handels- und Personenverkehr mit sich zieht und erweitert.

5. Doch auch abgesehen von diesem allgemeinen Nutzen erwächst dem Außenhandel dadurch, daß die deutsche Reederei in steigendem Maße seine Dienste besorgt, ein dreifacher Vorteil: Die deutsche Reederei fixiert erstens die Frachten in Uebereinstimmung und im Interesse der einzelnen ex- und importierenden Gewerbezweige. Während auswärtige Reeder unter Umständen ein Interesse daran bezeugt haben, die Produkte des eigenen Landes zu bevorzugen, hat der deutsche Reeder sich stets bereit gefunden, den Bedürfnissen der einzelnen Industrien entsprechend und Hand in Hand mit der

schrift über „die Seeinteressen des Deutschen Reichs" (1897), und eine entsprechende Ergänzung für die letzten drei Jahre 1897/99.

In diesen zwölf Unternehmungen war innerhalb der ersteren Periode, wenn man die in jedem Jahr vorhandenen Kapitalien sowie entsprechend die Erträge addiert und zu einer Gesamtsumme vereinigt, ein Betrag von im ganzen 627 1/2 Millionen Mark Aktien und 246 2/3 Millionen Mark Prioritäten ertragsberechtigt thätig. Hierauf wurden in dieser Zeit eine Gesamtdividende von fast 28 Millionen Mark und ein Prioritätenzins von 9 1/2 Millionen Mark verteilt. Wie ungleich die Resultate bei den einzelnen Unternehmungen waren, geht daraus hervor, daß bei einigen Gesellschaften auch erhebliche Verluste an Kapitalien — 9 1/5 Millionen — besonders zwischen 1893 und 1896 angegeben werden.

XI.

Ein Bild von der weltumfassenden Ausdehnung der deutschen Reederei liefert die Zusammenstellung ihrer wichtigsten regelmäßigen Linien:

Abgesehen von der kleinen Fahrt zwischen den deutschen Küstenplätzen, den äußerst zahlreichen Bäderreisen und der ganzen Ostseeschiffahrt und der nordeuropäischen Fahrt ist die Verkehrsstraße zwischen den deutschen Nordseehäfen und England am dichtesten befahren.

Zwischen Hamburg, Bremen und Kiel einerseits und Grimsby, Harwich, Hull, Leith, London, New Castle und West-Hartlepool andererseits verkehren deutsche Dampfer wöchentlich 32mal.

Die sonstige Europafahrt ist überwiegend in die großen durchgehenden interkontinentalen Linien der deutschen Schiffe eingegliedert.

Lissabon wird von den Dampfern der Sloman-Reederei, der Portugiesisch-oldenburgischen deutschen Reederei, der Deutschen Ostafrika-Linie, der Kosmos-Linie, der Hamburg-Amerika-Linie und des Norddeutschen Lloyd 13mal monatlich angelaufen.

Des letzteren Dampfer verkehren ferner zwischen Genua, Neapel und Gibraltar 3—4mal monatlich, die der Hamburg-Amerika-Linie und der Deutschen Ostafrika-Linie zwischen (Genua) Neapel und Port Said 3- und 2mal monatlich. Außerdem betreibt die Reederei de Freitas eine Linie zwischen Hamburg und der Adria.

Die Fahrt nach den griechischen und türkischen Häfen in Europa, Asien und Afrika pflegt die Deutsche Levante-Linie mit drei Linien und die Reederei von Gläfcke und Hennings.

In der asiatischen Fahrt sind hauptsächlich der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie vertreten, welche gemeinschaftlich die vom Reiche subventionierte Postdampferlinie und daneben eine Frachtdampferlinie nach Ostasien betreiben. Auf der Reichspostdampferlinie findet alle 14 Tage eine Expedition, und zwar abwechselnd von Hamburg und von Bremerhaven aus, statt. Die Frachtdampferlinie entsendet 3mal im Monat einen Dampfer nach Ostasien, jedoch werden neuerdings daneben nicht selten Extradampfer eingestellt, um den wachsenden Andrang von Gütern zu bewältigen. Die von den Dampfern in Ostasien hauptsächlich angelaufenen Häfen sind Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama und Hiogo, sowie der deutsche Hafen Tsingtau-Kiautschou. Der Lloyd unterhält außerdem Anschlußfahrten von Hinterindien nach den Niederländisch-ostindischen Inseln und den chinesischen Vertragshäfen, sowie von Singapore über Batavia und Macas sowie nach Neu-Guinea. Zwischen Shanghai und Tientsin verkehren auch die Dampfer der Apenrader Reederei von Jebsen allwöchentlich. — Die Hamburg-Amerika-Linie hat neuerdings in Gemeinschaft mit der Firma Rob. M. Sloman & Co. und einer englischen Reederei auch eine Dampfschiffsverbindung von New York nach Ostasien eingerichtet.

Nach Australien unterhält der Norddeutsche Lloyd die subventionierte Postdampferlinie mit monatlichen Expeditionen nach Freemantle, Adelaide, Melbourne und Sydney. Ferner verkehren dort monatlich 2mal die Dampfer der Deutsch-Australischen

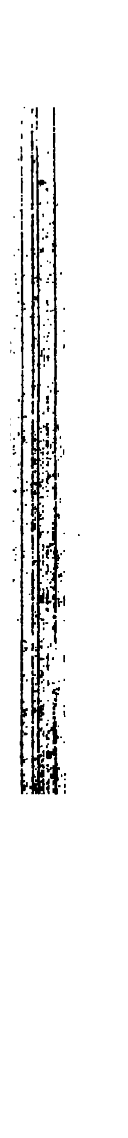
die die Praxis nach Bedarf verschieden löst. **Beider** bedarf unser Volk, um sie gegebenenfalls **vorschicken** zu können, denn auch in Zukunft werden diese Beziehungen nicht aufhören. Weder einer ständig erstarkenden Reederei, noch einer mächtigen und wachsenden Kriegsflotte wird Deutschland für die Besorgung seines **maritimen** Verkehrsdienstes auf der großen Hochstraße des Erdballs entbehren können. — Möge es im 20. Jahrhundert sein Banner stolz auf allen Meeren wehen lassen, „der Deutschen glückhafft Schiff!“

Deutschlands Interessen in China.

Von

Hermann Schumacher,

Prof. d. Staatswissenschaften a. d. Univ. Kiel.





Unter den Erdteilen nimmt Asien eine ganz besondere Stellung ein. Es ist der älteste Erdteil, in dem die Wiege der Menschheit wahrscheinlich gestanden hat; es ist der größte Erdteil, der fast ein Drittel der festen Oberfläche der Erde umfaßt, und es ist aus beiden Gründen auch der bevölkertste Erdteil, der mehr als die Hälfte aller Einwohner der Erde birgt. Während in den Jahrhunderten des Altertums und des Mittelalters dieser älteste, größte und bevölkertste Erdteil — mit Ausnahme seiner westlichen Teile, die im wesentlichen zu dem alten Kulturbecken des Mittelmeeres gehören — nur in höchst lockerer Verbindung mit Europa stand und Asiens entferntesten Gebiete gar so unbekannt waren, daß der phantastisch-märchenhafte Schimmer von Kathai, wie Marco Polo China, und von Zipangu, wie er Japan genannt hat, nicht in letzter Linie mitwirkte, Kolumbus zu seinen mutigen Entdeckerfahrten anzuspornen, so gibt es im Gegensatz zu diesen Zeiten, wo noch der Handel Asiens in den Händen der Araber und Perser lag, wo leichter ein Asiat auf europäischem,

als ein Europäer auf asiatischem Boden zu erblicken war, heute kaum ein Volk in Europa, das nicht beträchtliche Handelsinteressen in Asien hat und mehr als die Hälfte dieses größten Kontinents untersteht heute der Herrschaft europäischer Großmächte. So nimmt England im Süden Asiens, von den Grenzen Persiens bis zu den Grenzen Chinas, das fruchtbare, teilweise übervölkerte, in der tropischen Zone liegende Gebiet des Kaiserreichs Indien ein, das ein Achtel des asiatischen Erdteils ausmacht und dessen gar ein Drittel der ganzen Einwohnerschaft Asiens bildende rassenfremde Stämme vom weitentfernten Mutterlande nur unter beständigen Kämpfen und nie schwindenden Sorgen in Ruhe gehalten werden. Nur getrennt durch die vielumstrittene Gebirgswelt von Afghanistan und den Pamirn schließt sich daran der asiatische Machtbereich Rußlands, der heute von der weiten europäischen Grenze aus, über die er um die Mitte unseres 19. Jahrhunderts thatsächlich noch kaum hinausreichte, über den größten Teil Mittel- und Nordasiens sich dehnt, ein zusammenhängendes gewaltiges Gebiet, das etwa zwei Fünftel des größten Erdteils, mehr als dreimal so viel, wie das Kaiserreich Indien, umfaßt, auf dieser weiten, an unfruchtbaren Oeden und schwerdurchdringlichen Wäldern reichen, in die Polarzone hineinreichenden Fläche aber nur 13½ Millionen Menschen, noch nicht ein Sechzigstel der Gesamtbevölkerung Asiens, noch nicht ein Zwanzigstel des dreifach kleineren Indien, trägt und erst vom eng mit ihm zusammenhängenden Mutterlande Besiedelung und Urbarmachung erwartet.

Diese von einander so verschiedenen Gebiete der

beiden rivalisierenden Großmächte erstrecken sich vom Indischen Ozean bis zum Polarmeer, von Europas Grenzen bis zum Stillen Ozean und lassen nur im Osten und Westen Teile des asiatischen Kontinents übrig, die noch nicht von jenen beiden Riesenreichen — den ausgedehntesten, die die Weltgeschichte gesehen hat — in Beschlag genommen sind.

Im Westen ist das nur ein verhältnismäßig kleiner Teil. Es sind bekanntlich die asiatischen Gebiete der Türkei und Persien. Sie machen der Ausdehnung nach kaum mehr als ein Zwölftel, der Bevölkerung nach kaum mehr als ein Zweiunddreißigstel Asiens aus. Auch sie haben die internationale Aufmerksamkeit in letzter Zeit in starkem Maße auf sich gelenkt; auch sie sind für uns Deutsche von großer wirtschaftlicher Bedeutung geworden. Man braucht nur einerseits an Bender-Abbas zu denken, den wichtigen Hafen am Persischen Meerbusen, von dem es jüngst mehrfach hieß, das meerferne Rußland habe ihn besetzt, das — durch seine Lage in Europa dauernd verhindert, auf dem Atlantischen Ozean eine Rolle zu spielen — hier ebenso sehnsüchtig zum Indischen Ozean trachtet, wie es im Norden bei Wladiwostok, bei Port Arthur und Talienwan an der Küste des Stillen Ozeans zur großen Welthandelsstraße des Meeres drängte. Man braucht nur andererseits die Bagdadbahn zu nennen, für deren Bau wir Deutsche jüngst die hoffentlich recht folgenreiche Konzession im Anschluß an die anatolische Eisenbahn, die deutsches Geld und deutsches Geschick größtenteils bereits erbaut haben, erhielten, eine Eisenbahn, die dazu beitragen wird, diese verwahrlosten und verdorrten

Länder ihrer früheren hochgepriesenen Blüte wieder zu nähern, und vielleicht einst zu einer internationalen Verkehrsstraße sich entwickelt, die — wenigstens in einigen Zweigen — den Wettbewerb mit der Suezkanalroute aufnimmt.

In ganz anderer Weise aber, als dieses westliche — ich möchte sagen — Reservatgebiet Asiens, das dem internationalen Wettstreit der Völker noch unterschiedslos offen steht, hat in den letzten Jahren, insbesondere seit dem chinesisch-japanesischen Kriege, der Teil Asiens, der im Osten des gewaltigen Kontinents noch vom englischen und russischen Machtbereich frei gelassen ist, die internationale Aufmerksamkeit in politischer und wirtschaftlicher Beziehung auf sich gezogen. Seit den Zeiten der Kreuzzüge ist vielleicht keine Gegend außerhalb unseres kleinen Weltteils für die Gesamtpolitik Europas von solcher Bedeutung gewesen, wie in jüngster Zeit der ferne Osten, der auch unter den Gebieten der Erde, auf die der Europäer noch nicht in der einen oder anderen Weise dauernd die Hand gelegt hat, am meisten einer solchen Rolle würdig ist, trägt er doch auf einem Areal von etwa einem Dritteil der Größe des asiatischen Erdteils beträchtlich mehr als die Hälfte seiner Gesamtbevölkerung, beträchtlich mehr als die Einwohnerschaft von ganz Europa.

Während die weiten Gebiete, die heute dem Zepter des Zaren unterstehen, fast nur von flüchtigen Nomadenstämmen spärlich bevölkert wurden, im heutigen Kaiserreich Indien eine Unzahl kleiner Völkerschaften beständig sich untereinander bekriegte, nirgends im ganzen übrigen Asien ein Völkerstamm entstand, der die Kraft besaß,

aus sich heraus zu größeren Staatenbildungen von Dauer zu führen, ist hier im fernen Osten des asiatischen Kontinentalkolosses im Laufe der Jahrtausende ein Volksstamm erwachsen, der — in scharfem Gegensatz zu der Mannigfaltigkeit der im wesentlichen gleichberechtigt nebeneinander stehenden Völkerstämme Europas — nicht nur über alle Völkerschaften des asiatischen Weltteils weit hinausragt, sondern überhaupt auf der ganzen Erde nichts findet, das an zahlenmäßiger Größe und Einheitlichkeit ihm gleicht; und dieser Volksstamm hat neben einer hochentwickelten eigenartigen Kultur, die den ganzen Osten in ihren Bannkreis zog, früh auch einen Staat ins Leben gerufen, dessen Macht und Organisation so überlegen waren, daß er eine Gleichberechtigung anderer Staaten, wie sie aus der Vielheit ungefähr gleichwertiger Völkerschaften in Europa erwuchs, niemals anerkannte, vielmehr alle Nachbarstämme in weitem Umkreis jahrhundertelang auf die Stufe von Vasallen herabdrückte. Das ganze große, ein Dritteil Asiens umfassende Gebiet, das durch breite Steppen vom heutigen russischen, durch hohe Gebirge vom heutigen englischen Machtbereich getrennt wird, unterstand einst dem Zepter des chinesischen Kaisers, der von sich sagte: „wie nur eine Sonne am Himmelszelt, so auch nur ein Herrscher unter dem Himmelszelt", und noch weit über die Grenzen dieses Gebietes hinaus, bis über den Amur einerseits, bis über den Irrawaddi andererseits gehorchte man seinem in anbetender Scheu vernommenen Machtwort.

Dieses gewaltige Reich besteht heute nicht mehr. Große Teile sind von ihm abgebröckelt. In blutigen Kriegen

hat England im Jahre 1852 Niederburma mit der Irrawaddimündung, im Jahre 1885 auch Oberburma seinem indischen Kaiserreich einverleibt und durch diesen Erwerb eines Gebietes von der doppelten Größe Preußens auf einer Strecke von mehreren hundert Kilometern sich zum Nachbarn Chinas gemacht. Noch ausgedehnter ist das Gebiet, das Rußland auf Kosten des Reiches der Mitte seit dem Jahre 1858 sich angeeignet hat; das ganze an Größe Deutschland mehrfach übertreffende Land zwischen der großen chinesischen Mauer und dem Amur hat die große Landmacht zum Teil schon in Besitz genommen, zum Teil ist sie im Begriff, es zu thun. Auch Rußlands heutiger Verbündeter, Frankreich, ist nicht leer ausgegangen; er hat bekanntlich inmitten des abgegrenzten Gebiets sich festgesetzt, indem er Cochinchina, Kambodscha und Tonkin, unter schweren Opfern, erwarb und damit auf einer Linie von mehr als 2000 km zum dritten europäischen Nachbarn des einst so gut wie nachbarlosen chinesischen Reiches sich machte. Ferner hat auch jenes kleine asiatische Volk, das keck in die exklusive Gesellschaft der Kulturnationen sich einzudrängen sucht, hat Japan einen Teil an sich gerissen, indem es die fruchtbare, doch von einem höchst unbotmäßigen Volke bewohnte große Insel Formosa als Kriegsbeute aus seinem siegreichen Eroberungsfeldzuge davontrug. Endlich sind dadurch Gebiete China verloren gegangen, daß sie selbständig wurden; so das zwischen England und Frankreich eingekeilte kleine Siam im Süden und das unglückliche, absonderliche Halbinselkönigreich Korea im Norden, das verurteilt zu sein scheint, dauernd einen politischen Spielball zwischen Rußland und China auf

der einen, England und Japan auf der anderen Seite zu bilden.

Alle diese Gebiete haben etwas gemeinsam. Es sind Außengebiete des Chinesischen Reiches, die entweder sehr spärlich, oder, wo das nicht der Fall ist, von nicht-chinesischen Völkerstämmen im wesentlichen bevölkert werden, die teils unter der heißen Sonne des Südens, teils unter dem Druck besonders schwieriger politischer Verhältnisse nicht dieselbe Leistungsfähigkeit wie die Chinesen entwickelt haben. Trotz aller Abbröckelungen ist der Kern des einst so gewaltigen Reiches, das sogenannte Land der achtzehn Provinzen, im wesentlichen bis heute territorial intakt geblieben. Aber nicht im entferntesten bedeutet es noch heute, was es einst Jahrhunderte hindurch war.

Das liegt einmal an bereits gestreiften äußeren Momenten. Chinas Stärke war zum großen Teil begründet in seiner Nachbarlosigkeit, seiner geographischen und politischen Isolierung. Diese ist dahin, seitdem Rußland, England und Frankreich rings es umklammern. Von Sibirien und der Mandschurei, vom russischen Zentralasien, von Burma und von Tonkin werden Eisenbahnen nach den Landgrenzen des Reiches der Mitte gebaut. Stand China bisher noch ausschließlich in der Aera der Erschließung von der See aus, in der notwendigerweise die Macht, die die See beherrscht, England, ein Uebergewicht haben mußte, so ist hauptsächlich in Verbindung mit diesen Eisenbahnbauten jetzt eine zweite Aera der Erschließung Chinas angebrochen, die Aera der Erschließung Chinas auch von der Landseite, in der mit derselben Notwendigkeit der größten Land-

macht, Rußland, ein besonderes Gewicht zufällt. Damit ist, wie Englands überwiegender Einfluß, auch Chinas Machtstellung schwer erschüttert. Des Schutzes seiner Isoliertheit beraubt, ist China hinfort nicht mehr nur von einer Seite und zwar von der See aus, sondern von allen Seiten angreifbar.

Aber nicht nur ist von außen die Stellung Chinas so verändert worden, daß der alte Name „Reich der Mitte" inhaltslos geworden ist, noch bedeutsamere Veränderungen sind im Innern vor sich gegangen: der Kern ist faul geworden in der alten Schale. Die hohe Kultur von eigenartiger Geschlossenheit, die das chinesische Volk einst in fernen Zeiten, nur aus seiner Volkskraft schöpfend, geschaffen hat und im Gegensatz zu der sich gegenseitig befruchtenden Vielseitigkeit des in stetiger Entwickelung begriffenen europäischen Kulturlebens, Jahrtausende hindurch, unberührt von jedem fremden Einfluß, fast unverändert, in ununterbrochener Kontinuität sich erhalten hat, diese noch jetzt vielfach bewundernswerte Kultur ist heute erstarrt und verdorrt, ein Petrefakt der Vergangenheit, das dem aufmerksamen Beobachter immer mehr Züge enthüllt, die einst das Mittelalter bei uns kennzeichneten und erst in jahrhundertelangem Ringen langsam, sehr langsam abgestreift wurden. Und wie die früher auch von Europäern angestaunte chinesische Kultur heute dem Ansehen Chinas nicht mehr, wie einst, nützt, sondern schadet, wie sie in ihrer jahrhundertealten Erstarrung die Biegsamkeit verloren hat, die zur Lösung neuer Aufgaben, wie die schnelllebige Gegenwart und noch mehr die Zukunft in Fülle sie stellt, notwendig gehört, so

hat auch der chinesische Staat, dessen Beweglichkeit in alten, einst zweckmäßigen, jetzt vielfach sinnlos gewordenen und nur noch Mißbräuchen dienenden Organisationsformen systematisch erstickt wird, seine frühere kriegerische Kraft gänzlich eingebüßt. Schmählich vor aller Welt ist durch den Krieg mit Japan die an kindische Hilflosigkeit grenzende militärische Unfähigkeit des heutigen China enthüllt worden. Das militärische Ansehen ist dahin und damit ist Chinas Wille und Wort, dem Nachdruck zu verleihen die Kraft nicht mehr ausreicht, bedeutungslos geworden, bedeutungsloser als es je zuvor gewesen ist.

Nur Eines hat aus dem gänzlichen Zusammenbruch der einst glanzvollen Macht sich gerettet: das alte traditionelle Selbstbewußtsein, das den Chinesen in jedem Fremden einen tiefer stehenden Barbaren erblicken läßt, lebt munter und blühend, wie in Zeiten, wo es nicht unberechtigt war, in breiten Kreisen des chinesischen Volkes und insbesondere Mandarinentums fort, sich jeder Gleichberechtigung der Fremden mit der Wucht eines Nationalinstinktes widersetzend. Fast die ganze Geschichte der europäischen Beziehungen zu China ist nichts anderes als ein beständiger Kampf gegen dieses in anmaßende Selbstüberhebung und kurzsichtige Verblendung ausartende chinesische Selbstbewußtsein. Erst mit Waffengewalt gelang es England im Jahre 1840, die Fremden, die freilich keineswegs jeden Anlaß zu Klagen vermieden hatten, aus dem Zustand unwürdiger Rechtlosigkeit zu befreien und für sie die Befugnis zu erringen, wenigstens an fünf Plätzen des chinesischen Reiches sich aufhalten und in engen Grenzen ihren Ge-

schäften nachgehen zu dürfen. Langsam wurde dieses dürftige Recht durch neue Kriege und schleppende, nie endende Verhandlungen ausgedehnt und ausgebaut. Wie eng beschränkt ist es noch heute, wie weit entfernt von voller Gleichberechtigung und wie verstummen trotzdem nie die meist nur allzu berechtigten Klagen über willkürliche Beeinträchtigungen der Vertragsrechte durch die Chinesen!

Bisher konnte man sich allenfalls begnügen mit dem Errungenen und selbst seine widerrechtlichen Beeinträchtigungen ohne allzu großen Schaden hingehen lassen. Die Interessen der Fremden erschöpften sich bis ganz vor kurzem im Ein- und Ausfuhrhandel; sie drangen bei der eigenartigen Organisation des Geschäftsverkehrs zwischen Chinesen und Fremden kaum hinaus über die engen Grenzen der wenigen Vertragshäfen, die im Grunde mit ihrer Konsulargerichtsbarkeit und Selbstverwaltung nur als Enklaven europäischer Kultur am äußersten Rande des chinesischen Riesenreiches sich darstellen; sie gaben noch keine Veranlassung, sehr große Kapitalien auf dem chinesischen Boden selbst anzulegen. Das ist im Begriffe, anders zu werden. Wir stehen heute an der Schwelle einer Zeit, wo die Interessen der Fremden auch in China mannigfaltiger sich zu gestalten beginnen, zu den reinen Handelsinteressen auch Industrie-, Eisenbahn-, Bergbauinteressen sich gesellen und zugleich damit die Kapitalanlagen der Fremden in China aufs außerordentlichste wachsen. So erweitert sich ungeheuer der Wirkungskreis der Fremden in China und im selben Maße steigt das Bedürfnis nach voller Gleichberechtigung und nach energischem dauernden Schutz

gegen jede Gefährdung durch aufgereizte Volkshaufen und alle Eingriffe habgieriger und anmaßender Mandarinen.

Im Rahmen dieses jahrzehntealten, hartnäckigen Kampfes für Gleichberechtigung der Fremden mit den Chinesen gewinnt ein Ereignis erst seine volle Bedeutung, das in Deutschland bisher kaum in richtiger Weise gewürdigt sein dürfte. Es ist der Besuch des jüngst heimgekehrten Prinzen Heinrich in Peking. Während bisher alle hochgestellten Herrschaften, die Chinas Hauptstadt besuchten — insbesondere auch der Zar, als er als Großfürst den fernen Osten bereiste —, von einer Audienz beim chinesischen Kaiser wohl oder übel absehen mußten, weil ein dem hohen Stande der Besucher entsprechender Empfang nicht erreicht werden konnte, war der Bruder unseres Kaisers der erste Europäer, den die heute wieder regierende Kaiserin-Regentin, eine der merkwürdigsten Frauengestalten der Weltgeschichte, empfangen hat, das erste Mitglied einer europäischen Herrscherfamilie, das einem Kaiser von China von Angesicht zu Angesicht als gleichberechtigt gegenübergetreten ist. Zum erstenmal hat damals — am 15. Mai 1898 — der „einsame Mann" auf dem chinesischen Throne vor seinem Volke und in aller Form zugegeben, daß er die alte arrogante und doch so naive Illusion, Herrscher der Welt zu sein und nicht seinesgleichen zu haben, fallen lasse. Was das in der Kulturgeschichte Chinas bedeutet, kann nur der voll würdigen, der weiß, eine wie große Rolle in den Beziehungen zwischen China und den fremden Mächten die Audienzfrage gespielt hat, der die uns unverständliche Wichtigkeit kennt, die

in dem Lande, wo alles in der formelhaften Verehrung des Althergebrachten erstarrt ist, wo bis vor kurzem das Zeremonienamt auch die Thätigkeit des auswärtigen Amtes versah, kleinlichen Etikettenfragen zugemessen wird. Wer das aber klar vor Augen hat, wird die Behauptung kaum für übertrieben erklären, daß an dem dünkelhaften chinesischen Selbstbewußtsein, jenem stärksten, hartnäckigsten Bollwerk, das jedem Fortschritt, jeder Gesundung in China entgegensteht, noch niemals so gerüttelt worden ist, wie in jenem Besuch unseres deutschen Marineprinzen am chinesischen Hof.

Aus diesem notwendigen Kampfe gegen das geschichtlich begreifliche, hochgesteigerte Selbstgefühl der Chinesen erwächst unvermeidlich ein Circulus vitiosus bedenklicher Art. Je mehr nämlich das alte Selbstbewußtsein der Chinesen, jenes fortschrittfeindliche, abstumpfende und doch so befriedigende Gefühl, in der besten aller denkbaren Welten zu leben, erschüttert wird, je mehr das Vertrauen des Volkes zur Regierung und das Vertrauen der Regierung zu sich selbst schwindet, um so mehr wächst bei der thatsächlichen Schwäche des Chinesischen Reiches die Gefahr, daß der Geist der Unzufriedenheit, der im Keim aus der Uebervölkerung entsprießt, von geheimen Gesellschaften vielfältig genährt wird und aus örtlichen und zeitlichen Notständen besondere Kraft schöpft, um sich greift, das altersschwache Gefüge des chinesischen Staates noch weiter lockert und zu Revolutionen führt, wie sie einst das Land so grausig zerfleischt haben. Wer die Schrecken der Taipingrevolution und des Muhammedaneraufstandes in China kennen gelernt, die furchtbare Zahl sich einmal vergegenwärtigt

hat, daß in dem Taipingaufruhr zwanzig Millionen Menschen in wenigen Jahren frühzeitig dahingerafft wurden, wer noch heute, nach vielen Jahrzehnten, die großen Trümmerhaufen, noch halbentvölkerten Städte, noch jetzt der Kultur nicht zurückgewonnenen Aecker in der Südprovinz Kwangsi am Westfluß oder in den fruchtbaren Provinzen an der Yangtse-Mündung gesehen hat, der weiß, daß eine Revolution in China noch ganz andere Schrecken in sich schließt, als anderswo auf der Erde. Und nicht nur die Chinesen leiden unter den fürchterlichen Greueln eines solchen unmenschlichen Bürgerkrieges, auch die Fremden, selbst wenn ihr Leben und Gut vielleicht unversehrt bleiben, werden aufs empfindlichste geschädigt. Die schonungslose Vernichtung von Menschenleben, barbarische Verwüstung der Felder und zwecklose Zerstörung alles Eigentums — noch dazu in den fruchtbarsten und höchstentwickelten Teilen des Landes, die auf Aufruhrhorden begreiflicherweise eine besondere Anziehungskraft ausüben — führt auf Jahrzehnte eine solche Verringerung des Nationalwohlstandes, eine solche Verminderung der Konsum- und Kaufkraft des Volkes herbei, daß, wie die Ausfuhr Chinas, auch seine von ihr im wesentlichen abhängige Einfuhr aufs schwerste geschädigt wird, damit die Zolleinnahmen bedeutend verringert werden und gleichzeitig die Gefahr entsteht, daß der chinesische Staat die auf diesen Zolleinnahmen beruhenden hohen Zinszahlungen für seine im Auslande aufgenommenen bedeutenden Anleihen nicht zu leisten vermag und einem Staatsbankrotte anheimfällt.

Diese Gefahren kündigen sich in jüngster Zeit in

einer Reihe lokaler Unruhen bereits an. Im vorigen Jahr waren ihr Hauptschauplatz die meerferne Provinz Szetschwan im Westen am Oberlauf des Yangtse, deren dichte Einwohnerschaft zum Teil von einer Hungersnot heimgesucht worden war, sowie die Westflußprovinz Kwangsi im Süden, in deren unruhiger Bevölkerung auch der Taipingaufstand, der schließlich über neun der achtzehn chinesischen Provinzen sich erstreckte, seinen Anfang genommen hat. Heute ist der Hauptschauplatz die Provinz Schantung im Norden, die in weiten Teilen von den Ueberschwemmungen des Hwangho furchtbar heimgesucht wurde und die neuerdings von der politische Ziele verfolgenden „Sekte vom großen Messer“ zum bevorzugten Feld für ihre Wühlereien und Räubereien erkoren zu sein scheint. Solcher lokaler Unruhen dürfte die chinesische Regierung, wenn sie nur zur ernstlichen Erfüllung ihrer Pflichten aufgerüttelt wird, noch Herr werden können. Sobald sie aber größeren Umfang annehmen, ist sie diesen Gefahren schwerer innerer Wirren nicht gewachsen. Schon mit dem Taipingaufruhr wurde sie nicht allein fertig. Noch weniger als früher kann sie heute ohne fremde Hilfe ausrichten; noch mehr als bisher werden die fremden Mächte selbst ihre eifrig gepflegten und inzwischen stark angewachsenen Interessen vor verhängnisvoller Schädigung beschirmen müssen, und nicht werden sie, wenn es wirklich ernst wird, darauf warten dürfen, ob es doch wider Erwarten China im Laufe der Zeit gelingen werde, mit seinen Widersachern allein fertig zu werden.

In zweifacher Hinsicht erwachsen also aus der Eigenart der gegenwärtigen chinesischen Verhältnisse ungewöhn-

liche Anforderungen einer jeden Macht, die nicht von vornherein verzichten will auf einen Platz im Rate der Kulturvölker bei Erledigung internationaler Fragen, nicht verzichten will auf die Stellung einer Weltmacht und das heißt immer mehr auf die Stellung einer Großmacht überhaupt. Einmal gilt es, die eigenen Angehörigen in ihren weiter über das Land sich breitenden Unternehmungen gegen chinesische Willkür und chinesischen Uebermut, insbesondere gegen anmaßende Eingriffe von Mandarinen kraftvoll zu schützen; sodann gilt es, die chinesische Regierung zu energischen Maßregeln gegen aufrührerische Bewegungen aufzurütteln und in diesen Maßregeln wirkungsvoll zu unterstützen. Beides — die Unterstützung der chinesischen Regierung, wie der Schutz vor ihr — ist nicht möglich durch bloße diplomatische Maßnahmen. Vielleicht nirgends mehr als hier im fernen Osten gilt das Wort des Preußenkönigs Friedrich Wilhelm I., das unser Kaiser jüngst am Neujahrstage in so eindrucksvoller Weise seinem Volke ins Gedächtnis rief; vielleicht nirgends mehr als hier gilt es, das Wort mit der Force des Schwertes zu soutenieren.

Solange die chinesischen Verhältnisse noch, wenig bekannt und kaum beachtet, im alten Beharrungszustand früherer Jahrhunderte träge sich hinschleppten, so lange konnten wir notdürftig uns damit begnügen, an den weitgestreckten Küsten Ostasiens nur auf einem oder zwei kümmerlichen Schiffchen die deutsche Kriegsflagge flattern zu lassen; zu Gast trieben diese altmodischen Fahrzeuge, fast unthätig, in den fremden Häfen sich umher, und wenn sie ein Unfall betraf und Reparaturen nötig

wurden, dann fanden sie Zuflucht und Schutz und Hilfe im stattlichen Hafen von Hongkong mit seinen trefflichen Dockanlagen, oder fuhren auch nach Nagasaki, wo die Japaner ein Dock eingerichtet haben. Das ist anders geworden, seitdem nach dem chinesisch-japanischen Kriege auch das Land des ehrwürdigsten Stillstandes hineingerissen wurde in das schnellere Tempo moderner Entwickelung. Alle Völker, die an China überhaupt Interesse nehmen, haben in den letzten Jahren ihre Kriegsflotten im fernen Osten außerordentlich verstärkt. Abgesehen von Japan, dessen verwendungsbereite Kriegsmarine heute schon auf einen Gesamttonnengehalt von rund 140 000 Tonnen sich beläuft, haben England und Rußland ihre Seestreitkräfte in Ostasien auf je 80 000 bis 90 000 Tonnen, je fast ein Drittel der ganzen deutschen Kriegsflotte, die Vereinigten Staaten auf fast 60 000 Tonnen und Frankreich auf mehr als 40 000 Tonnen vermehrt.

Auch Deutschland konnte nicht ganz zurückbleiben. Es hat seine Seestreitkräfte in den ostasiatischen Gewässern bekanntlich auf sechs Kreuzer und zwei Kanonenboote mit einem Gesamttonnengehalt von 36 000 Tonnen gehoben. Damit ist sicherlich eine beträchtliche Besserung erzielt worden. Aber obwohl wir, um dies zu erreichen, auf Kosten der Aufklärungsschiffe unserer heimischen Schlachtflotte zwei große Schiffe mehr ins Ausland senden mußten, als planmäßig im Flottengesetze vorgesehen waren, so stehen wir noch immer — im Gegensatz zu unseren wirtschaftlichen Interessen, die, wie wir sogleich sehen werden, in China und ganz Ostasien nur hinter den englischen zurückbleiben — hinter allen ge-

nannten Staaten zurück, zum Teil weit zurück. Abgesehen von Japan, das im Begriffe ist, mit seiner Kriegsflotte Deutschland überhaupt zu überflügeln, machen unsere heutigen Seestreitkräfte in Ostasien nur 40 % der englischen, 43 % der russischen, 62 % der nordamerikanischen und 86 % der französischen aus. „Zu einer wirkungsvollen Vertretung unserer Interessen hätten mehr Schiffe hinausgesandt werden müssen, wenn solche nur verfügbar gewesen wären," heißt es mit Recht in der Begründung zur neuen Flottenvorlage.

Die größere, wenn auch noch unzureichende Entfaltung unserer Seestreitkräfte im fernen Osten hatte eine notwendige strategische Folge. Eine Kriegsflotte bedarf nämlich in fremden Gewässern eines gesicherten Stützpunktes, um selbst im Augenblicke der Gefahr nicht schutzlos und obdachlos zu sein. England hat seit 60 Jahren in Hongkong einen solchen Stützpunkt, auch Frankreich und Rußland sind seit längerer Zeit in der Lage, in ihren Besitzungen an der Ostküste Asiens ihren Flotten einen festen Halt zu gewähren. Von den europäischen Mächten, die an China größeres Interesse nahmen, sah nur Deutschland ausschließlich auf die Gastfreundschaft anderer, insbesondere die Gastfreundschaft Englands in Hongkong sich angewiesen, hatte nur Deutschland eines solchen Stützpunktes im fernen Osten gänzlich zu entbehren. Ihn haben wir uns geschaffen durch die Besetzung Kiautschous.

Wir haben durch diesen eigenmächtigen Akt, der auch erst im Rahmen des erwähnten alten Kampfes für Schutz und Gleichberechtigung der Fremden in China seine volle Bedeutung und seine Rechtfertigung erhält,

in Ostasien die größere Selbständigkeit uns zu verschaffen gesucht, die für uns dort nicht nur ein strategisches Erfordernis war, sondern auch ein politisches, da eine jede Freundschaft am leichtesten in die Brüche geht, wenn der eine Teil zur Annahme nicht unberechtigt ist, der andere könne ohne ihn nicht auskommen. Wir haben durch diesen Akt der Selbsthilfe einen Hafen erlangt, auf den der Oberstleutnant a. D. Reinhold Wagner bereits vor 20 Jahren in einem Gutachten für die chinesische Regierung empfehlend hingewiesen hat, indem er — im Gegensatz zu den chinesischerseits in erster Linie in Vorschlag gebrachten Häfen von Port Arthur und Talienwan — unter näherer Begründung wörtlich erklärte: „Zum Hauptkriegshafen ist allein die Bucht von Kiautschou und zwar in jeder Beziehung geeignet." Diese Ansicht einer anerkannten Autorität auf strategischem Gebiete, die einst nicht nur die chinesische, sondern bekanntlich auch die russische Regierung annahm, darf auch noch heute, nachdem die inzwischen gewonnenen Erfahrungen die hier wie überall vorhandenen Schattenseiten, vor allem den mangelhaften Schutz des Hafens gegen winterliche Nordwestwinde, schärfer erkennen ließen, im wesentlichen als richtig gelten. Allerdings läßt die Umwandlung in einen hervorragenden Kriegshafen nicht ohne beträchtliche Mittel sich bewerkstelligen. Schrickt man vor ihnen nicht zurück — und das hat man selbst in Hongkong nicht thun dürfen —, so läßt sich die Bucht von Kiautschou aber sogar nach englischem Urteil, z. B. nach dem Urteil des englischen Admirals Lord Beresford, in einen sehr starken Marinestützpunkt — „a very strong naval base" — verwandeln. Auf jeden Fall

kann sie in strategischer Hinsicht vorteilhaft den Vergleich aushalten sowohl mit dem russischen Port Arthur als auch mit dem englischen Weihaiwei; denn Port Arthur verliert, abgesehen von der Beschränktheit seines Hafenbeckens, dadurch an Wert, daß seine Lage im Golf von Petschili den Zugang zum offenen Meer und ganz besonders in der Straße von Korea den Weg nach Wladiwostok erschwert, und von Weihaiwei hat der frühere langjährige Gouverneur von Hongkong, Des Voeux, nachdrücklichst und wiederholt unter einleuchtender Begründung behauptet, daß seine Besetzung nur einen Akt des „saving the face", wie der Chinese sagt, d. h. ein verlegenes Scheinmanöver zur Wahrung des Prestige darstelle, daß in Wirklichkeit sein strategischer Wert fast so gering wie sein wirtschaftlicher sei und daß es sich deshalb nur empfehle, den Hafen so zu lassen, wie er sei, und Mannschaften und Mittel nicht auf ihn zu verwenden.

Die Besetzung von diesen drei Hafenplätzen — Kiautschou, Port Arthur und Weihaiwei — hat in den Augen Europas mehr als alles andere die hilflose Schwäche des ungefügen chinesischen Riesenreiches hervortreten lassen. Hongkong ward doch noch durch einen Krieg erworben; jetzt gelang es mitten in Friedenszeiten, das zwar widerstrebende, doch widerstandsunfähige China dazu zu bewegen, auf einen nach dem anderen von den wenigen guten Häfen, die es überhaupt und insbesondere in seiner die Reichshauptstadt bergenden Nordhälfte noch aufzuweisen hatte, zu verzichten.

Auf diese schnell einander folgenden eindrucksvollen Ereignisse geht es wohl in erster Linie zurück, daß die

Ansicht, eine Teilung Chinas stehe bevor, schlagwortartig in weiten Kreisen zeitweise sich entwickeln konnte; an sie knüpft auch der mit dieser Ansicht mehr oder minder sich berührende, vielerörterte Widerstreit zwischen der sogenannten Politik der offenen Thür und der der Interessensphären an.

Sollte es nun wirklich in China, ähnlich wie im unkultivierten und verhältnismäßig schwach bevölkerten Afrika, zu einer allgemeinen Aufteilung kommen, so ist es selbstverständlich, daß Deutschland, wenn es nicht resigniert den kleinen und schwachen Mächten sich einrangieren will, die nach einem kürzlichen Ausspruch des englischen Premierministers bestimmt sind, stets schwächer und schwächer, stets kleiner und kleiner zu werden, nicht darauf verzichten darf, sondern vielmehr wirksam darauf vorbereitet sein muß, einen seiner europäischen Machtstellung entsprechenden Anteil an der Beute für sich in Anspruch zu nehmen.

Wer aber China und das Chinesentum einigermaßen kennt, der weiß, daß von einer Aufteilung des Reiches der Mitte nicht die Rede sein kann. Dazu ist das chinesische Volk — so indifferent, so gleichgültig für alle nationalen Fragen der einzelne Chinese uns auch stets erscheinen wird — eine durch jahrhundertealte Bande verschiedenster Art viel zu fest verbundene einheitliche Volksmasse, deren Bewußtsein der Zusammengehörigkeit in gewöhnlichen Zeiten allerdings nur in einer allgemeinen Abneigung gegen alles Fremde dumpf sich äußert, aber jäh emporflackern wird in kritischen Zeiten, in denen die Hand des verhaßten Fremden auseinanderzureißen sucht, was fast seit Menschengedenken

zusammengehört hat, anzutasten wagt, was seit Jahrhunderten, wenn auch in noch so verfallenem Zustand, bestanden hat und den ehrwürdigen Inbegriff dessen ausmacht, was der bezopfte Sohn des Reiches der Mitte von Jugend auf als chinesisch zu betrachten gewohnt ist. Keine Macht der Erde wird es wagen, auch nur wenige Dutzend der nach Hunderten zählenden Millionen von Chinesen ihrer Herrschaft zu unterstellen. Sie würde — darüber sind fast alle Kenner Chinas sich einig — ratloser, als die schwächliche jetzige Regierung den ungeheuer schwierigen Aufgaben gegenüberstehen, die die Beherrschung einer so großen Volksmenge an sich schon bietet und die ins Unermeßliche anschwellen, wenn Rassenverschiedenheit die Möglichkeit einer Verständigung außerordentlich erschwert und ein gegenseitiges auf Vertrauen erwachsendes Verständnis dauernd gänzlich ausschließt. Sie würde auf den steten Widerstand des ganzen Volkes, das ebenso meisterhaft zur Intrigue und zur Geheimbündelei, wie zum passiven Widerstand befähigt ist, gefaßt sein müssen. Verschwörungen, die jetzt schon gegen die Fremdherrschaft der chinesierten Mandschus beständig sich richten, würden einen fruchtbaren Boden hier finden, wie die Weltgeschichte ihn vielleicht noch nie gesehen hat. Im größten Maßstabe würde sich wiederholen, was Japan in Formosa, Nordamerika auf den Philippinen erlebt.

Die Ansicht von der bevorstehenden Teilung Chinas verliert denn auch mehr und mehr die leichtgläubige Schar ihrer Anhänger, und auch die sogenannte Politik der Interessensphären darf, soweit sie mit ihr sich deckt, nicht nur als aussichtslos, sondern auch als allgemein

aufgegeben betrachtet werden. „Ein Landbesitz — so hat z. B. der erste Lord des Schatzes, Balfour, am 10. Januar 1898 in Manchester mit Bezug auf China sehr richtig gesagt — soweit er nicht nötig ist, um einen Stützpunkt für kriegerische Unternehmungen zu gewähren, ist eher ein Nachteil als ein Vorteil, denn er bringt Verantwortlichkeiten, bringt Pflichten, bringt vielleicht einen Aufwand an Geldmitteln mit sich und, was für uns wichtiger ist, einen Aufwand an Leuten." Diese nicht annähernd vorauszusehenden Verantwortlichkeiten und Verpflichtungen, denen ein entsprechender Gewinn sich nicht gegenüberstellen läßt, werden niemals das eigentliche Reich der 18 Provinzen mit seinen fast 400 Millionen Einwohnern ganz oder in beträchtlichen Teilen unter die dauernde Herrschaft eines europäischen Staates gelangen lassen, wie es bei dem in sich zersplitterten Indischen Reiche und den spärlich bevölkerten, noch kaum zu eigenen staatlichen Organisationen herangereiften asiatischen Besitzungen Rußlands der Fall gewesen ist. Das hat ja auch jüngst durch die Vereinbarungen, die auf Veranlassung der Vereinigten Staaten zwischen allen beteiligten Staaten über die in China zu befolgende Politik getroffen worden sind, gewissermaßen seine internationale Sanktion erhalten.

Gerade aber weil das chinesische Reich in seiner rechtlichen Selbständigkeit bestehen und infolge seiner Schwäche dauernd einen bevorzugten Spielball internationaler Rivalitäten bilden wird, gerade darum empfindet jedes Volk, das Interessen im fernen Osten hat, dort ein so dringendes Bedürfnis nach kräftigem Schutz. In Kolonialländern tritt dieses Bedürfnis nie

so zu Tage; dort sorgt die Kolonialverwaltung am Lande in erster Linie für internationalen Schutz; an den Küsten seines reichsten Koloniallandes Indien entfaltet selbst England nur einen verschwindenden, kaum nennenswerten Teil seiner gewaltigen, uns fünffach überlegenen Seestreitkräfte, und Deutschland ist hier, wie fast alle anderen Großmächte, regelmäßig überhaupt nicht vertreten. Anders dort, wo in fremden Erdteilen der Kolonialboden aufhört und keine Regierung zu Lande die Garantie eines internationalen Schutzes bietet, wie sie unter Kulturvölkern üblich ist. Dort ist es in erster Linie Aufgabe der Marine, die eigenen Angehörigen und ihre Unternehmungen gegen Uebergriffe der einheimischen Bewohner wie der ausländischen Konkurrenten zu schützen. Das gilt von keinem Teil der Erde mehr als von Ostasien. Allein die vier außer Deutschland hauptsächlich interessierten Staaten — England, Rußland, die Vereinigten Staaten und Frankreich — haben dort gegenwärtig 77 Kriegsschiffe vereinigt, die im Gesamttonnengehalt der ganzen deutschen Kriegsflotte gleichkommen!

Wenn aber auch von einer Aufteilung Chinas nicht die Rede sein kann, so deckt sich doch die sogenannte Politik der Interessensphären keineswegs — wie allerdings vielfach angenommen ist — mit diesem Gedanken. Richtig verstanden, stellt sie sogar nicht einmal einen eigentlichen Gegensatz zur sogenannten Politik der offenen Thür dar. Beide können vielmehr sehr wohl miteinander vereinigt werden und beide sind thatsächlich bereits miteinander vereinigt worden.

Denn was ist eigentlich unter dem Schlagwort einer

Politik der offenen Thür zu verstehen? Was wird darunter verstanden? Es wird darunter eine Politik verstanden, deren Bestreben darauf gerichtet ist, das große chinesische Wirtschaftsgebiet allen Völkern unter denselben und zwar unter möglichst günstigen Bedingungen offen zu halten in der Wareneinfuhr und Warenausfuhr. Dieses Bestreben nach Erhaltung eines offenen Marktes wird erleichtert, wenn es gelingt, ein einheitliches Chinesisches Reich aufrecht zu erhalten. In dieser Erkenntnis ist das englische Unterhaus bereits am 1. März 1898 auf Grundlage der von ihm befürworteten Politik der offenen Thür einmütig zu dem Schlusse gekommen, daß „es für den englischen Handel und Einfluß von entscheidender Bedeutung ist, die Unabhängigkeit des Chinesischen Reiches zu erhalten". Es hat sich also aus der Politik der offenen Thür die konservative Tendenz herausgebildet, die bestehende Regierung in China zu stützen und für ihre Kräftigung möglichst zu sorgen. Diese Tendenz erstreckt sich in erster Linie auch darauf, die Einrichtung des unter Sir Robert Hart so erfolgreich entwickelten chinesischen Seezollwesens zu bewahren, dann diese bewährte Einrichtung auch auf andere Häfen auszudehnen, sowie im Innern — besonders hinsichtlich der Likinzollerhebung — langsam auszubauen, endlich nach diesem Vorbild auch die Reorganisation anderer chinesischer Verwaltungszweige unter Mitwirkung ausländischer Kräfte zu erstreben. Es ist selbstverständlich, daß England bei diesem Bestreben bemüht sein wird, die zur Erhaltung der jetzigen chinesischen Regierung wünschenswerten Reorganisationsversuche möglichst unter seinem maßgebenden Einfluß vor-

zunehmen. Sein zwar nie ausgesprochenes, doch augenscheinlich erstrebtes fernes Ziel ist, auf die wichtigeren chinesischen Verwaltungszweige — vielleicht nicht ohne Hilfe Japans — langsam einen ähnlichen Einfluß zu gewinnen, wie es bei dem Seezollwesen ihn schon besitzt und dadurch auf die Dauer zu sichern suchte, daß es von China sich versprechen ließ, den Posten des Generalinspektors der chinesischen Seezölle auch nach dem Abgang seines jetzigen langjährigen verdienstvollen Inhabers nicht mit einem Ausländer anderer als englischer Nationalität besetzen zu wollen. Diesem augenscheinlichen geheimen Ziele der englischen Politik der offenen Thür in China, die also doch nicht ganz so uneigennützig sein dürfte, wie von englischer Seite oft versichert worden ist, entgegenzuwirken, ist ein internationales Interesse, so sehr auch alle in China Handel treibenden Völker von einer jeden Reorganisation verschiedener chinesischer Verwaltungsbehörden Vorteile haben würden. Insbesondere wir Deutsche haben alle Veranlassung, bei derartigen Reorganisationsversuchen uns nicht zurückdrängen zu lassen. Wir haben auf verschiedenen Gebieten der chinesischen Verwaltung bereits in der Vergangenheit beachtenswerte Erfolge zu verzeichnen. Deutsche haben z. B. erfolgreich begonnen, die chinesische Armee nach modernen Grundsätzen auszubilden; Deutsche sind bei der Anlage chinesischer Festungswerke hervorragend thätig gewesen; ein Deutscher ist heute wieder, wie vor Jahren, der Hauptvertraute des von neuem zu Macht gelangten Vizekönigs Lihungtschang, ein anderer war bis vor kurzem der hauptsächliche fremde Berater seines rührigsten Rivalen, des Vizekönigs Tschangtschitung in

Wutschang; ein Deutscher ist — wie kürzlich die Zeitungen meldeten — dem neugeschaffenen chinesischen Eisenbahn- und Minenamte als Mitglied zugeteilt worden. Hoffentlich gelingt es Deutschland, nicht nur zu verhindern, daß seine Söhne aus den Stellungen, die sie durch eigene Kraft sich errungen haben, herausgedrängt werden, sondern auch in dieser Beziehung Errungenes nicht nur zu behaupten, sondern weiter auszubauen und stärker nutzbar zu machen. Nur dann wird die Durchführung der Politik der offenen Thür uns die Garantie einer wirklichen und dauernden Parität in China bieten.

Während so die Politik der offenen Thür im Ein- und Ausfuhrhandel wurzelt, ist umgekehrt die sogenannte Politik der Interessensphären — abgesehen von den chauvinistischen Bestrebungen einiger englischer Journalisten und unverantwortlicher Politiker, die das ganze Yangtsebecken und damit den weitaus größten und wichtigsten Teil ganz Chinas gern für England mit Beschlag belegen wollen — nie ernstlich mit dem Ein- und Ausfuhrhandel in Beziehung gesetzt worden. Sie ist vielmehr stets im wesentlichen bezogen auf Eisenbahnen und Bergbau. Es ist einleuchtend, daß auf diesem Gebiete mit dem Schlagwort der offenen Thür nicht auszukommen ist. Wohl kann noch in bestimmten Grenzen einige Sorge dafür geübt werden, daß bei der Bewerbung um Konzessionen eine gewisse internationale Parität gewahrt bleibt; aus der Natur der Verhältnisse ergibt sich aber, daß hier früh der internationale Wettbewerb zu einem gewissen Abschluß kommt, daß sich notwendigerweise mit der Erteilung der Konzessionen,

die sich meist auf Eisenbahnbau und Bergbau zugleich beziehen, gewisse Interessensphären aussondern, die nach der Nationalität der Konzessionäre bezeichnet werden können.

Am weitesten ist diese Entwickelung in der Provinz Schantung vorgeschritten. Wir Deutsche haben in dieser weit ins Meer vorspringenden Provinz, die auf einer Fläche von etwa der halben Größe Preußens fast 30 Millionen Menschen nähren soll, nicht nur im Vertrage vom 6. März 1898 von China die Konzessionen für die Haupteisenbahnlinien und den Bergbaubetrieb in ihrer Nähe erhalten, sondern uns ist auch eine besondere dauernde Vorzugsstellung dort ausdrücklich zuerkannt worden, insofern als die englische Regierung der deutschen vor der Besetzung von Weihaiwei aus freien Stücken zugesichert hat, „daß sie nicht willens sei, deutsche Rechte oder Interessen in der Provinz Schantung zu schädigen oder in Frage zu stellen oder der deutschen Regierung in jener Provinz Schwierigkeiten zu bereiten, und daß sie insbesondere nicht beabsichtige, von Weihaiwei oder dem dazu gehörigen Gebiet aus Eisenbahnverbindungen nach dem Innern der Provinz anzulegen“. Und während die anderen Nationen — mit Ausnahme der Belgier, die, insbesondere dank der umsichtigen Vorarbeiten eines hervorragenden deutschen Baumeisters, mit der Bauausführung der ihnen konzessionierten wichtigen Hankou-Peking-Bahn begonnen haben — noch im wesentlichen der platonischen Freude sich hingeben, nach der Karte und auf dem Papier die Länge der Eisenbahnlinien zusammenzurechnen, für die sie mehr oder minder günstige Verträge

sich errungen haben, hat man auf deutscher Seite in Schantung den wichtigen Schritt vom Planen zur That, von bloßer Berechtigung zur Ausführung bereits gemacht.

Die Schantung-Eisenbahngesellschaft, die am 15. Juni 1899 mit einem Grundkapital von 54 Millionen Mark, von dem ein Viertel bei der Gründung eingezahlt wurde, ins Leben gerufen worden ist, hat alsbald mit der Ausführung der ihr konzessionierten Bahnlinie von Tsingtau nach Tsinan, der Hauptstadt Schantungs, begonnen. Die zur Feststellung der Bahnlinie erforderlichen Vorarbeiten sind so beschleunigt worden, daß bereits im September vorigen Jahres der Bau selbst an zwei Punkten in Angriff genommen werden konnte. Der Bau untersteht einem geschickten, in China erfahrenen deutschen Fachmann, dem Regierungsbaumeister Hildebrand; das Obermaterial für die ganze Bahnlinie, sämtliche Brücken und der gesamte erforderliche Fahrpark wird von deutschen Werken geliefert; deutsche Dampfschiffgesellschaften befördern die umfangreichen Lieferungen zum Bestimmungsort. Massen im Gewicht von etwa 100 000 Tonnen und im Werte von mehr als 20 Millionen Mark sind bereits für die Schantungeisenbahn bedungen. Drei Dampfer mit den Materialien für eine Bahnstrecke von 75 km sind bereits expediert worden; ein vierter, der unter anderem auch die ersten Lokomotiven mitnimmt, wird noch im April 1900 folgen. Trotz der ausgebrochenen Unruhen hofft man, zu Beginn des nächsten Jahres den Betrieb bereits auf einer Strecke von 100 km eröffnen zu können, und nach allem darf man annehmen, daß es gelingen wird, nach den Bestim-

mungen der Konzessionsurkunde die 180 km lange Eisenbahn bis Weihsien in drei Jahren, die ganze 450 km lange Linie bis Tsinan in fünf Jahren fertig zu stellen. Weiter wird man erwarten dürfen, daß im Anschluß an diese Bauten auch die Konzession bald zur Ausführung gelangt, die Deutschland im Bunde mit England für den Bau der etwa 1000 km langen großen Nord-Südbahn von Tientsin, dem Hafen Pekings, nach Tschinkiang am Schnittpunkte des großen Kanals und des Yangtsestromes erlangt hat. Wie es so in Aussicht steht, daß Schantung in absehbarer Zeit nach Norden und Süden eine leistungsfähige Verkehrsverbindung erhält, so ist zu hoffen, daß auch die Zeit kommen wird, wo nach Westen hin ein für den Großverkehr in Massengütern brauchbarer Verkehrsweg die Kiautschoubucht mit der an Kohlen und Erzen überreichen, einer hochbedeutsamen Entwickelung sicheren Gebirgsprovinz Schansi erfolgreich verbindet.

Ferner wird im Anschluß an die bereits begonnenen Eisenbahnbauten auch ein Bergbau modernen Stils in der Provinz Schantung bald sich entwickeln. Bekanntlich ist dem Deutschen Reich von China das Recht erteilt worden, auf beiden Seiten der in Schantung zu erbauenden Eisenbahnlinien in einer Breite von 30 Li oder etwa 15 km den Bergbau und zwar sowohl für Kohlen, als auch für andere Mineralien zu betreiben. Die in diesem Gebiet vorgenommenen geologischen Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen; allein das steht bereits heute fest, daß an verschiedenen Stellen, auf die meist Freiherr von Richthofen schon vor 30 Jahren hingewiesen hat, abbauwürdige Kohlenlager sich vor-

finden. Am wichtigsten scheinen sie in Poschan und Umgegend zu sein, wohin gleichzeitig mit der Hauptbahn nach Tsinan eine Zweigbahn gebaut werden soll; der dort nach neueren Ermittelungen in Mengen von etwa $2^1/_2$ Milliarden Tonnen vorkommenden Kohle werden von amtlicher und sachverständiger deutscher Seite auf Grund neuerer Untersuchungen „vortreffliche Heizeigenschaften" nachgerühmt. Zur Ausnutzung der von Deutschland erworbenen Konzession und Hebung insbesondere der erwähnten Kohlenschätze hat sich jüngst die erste Schantung-Bergbaugesellschaft mit einem Kapital von zunächst 12 Millionen Mark gebildet. Man darf erwarten, daß es ihr gelingen wird, ungefähr gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn billige chinesische Kohlen zum Kiautschouhafen zu bringen, die ersten in moderner Art abgebauten chinesischen Kohlen, wenn man von der eigentlich nur Chinesen zu gute kommenden, nicht sehr ausgedehnten Kohlenförderung aus den nördlich von Tientsin liegenden Kaipingkohlengruben absieht.

So darf Schantung vom Standpunkt der Eisenbahn- und Bergwerksunternehmungen aus nicht nur rechtlich, sondern auch bereits thatsächlich als deutsche Interessensphäre bezeichnet werden. In keinem anderen Teile des eigentlichen China liegen die Verhältnisse so einfach und klar, wie hier. Nur außerhalb des Reiches der 18 Provinzen, im größten Teile der Mandschurei, hat Rußland sich eine ähnliche Stellung erworben, wie Deutschland in Schantung sie hat.

Wenn aber Deutschland in Schantung sich eine Stellung gesichert hat, wie es keiner anderen Macht in einem anderen Teil des Reiches gelungen ist, so ist da-

mit natürlich nicht gesagt, daß es sich irgendwie auf dieses noch nicht ein Zehntel der Chinesenbevölkerung umfassende Gebiet beschränken will. Zwar haben andere Mächte für andere Teile des Landes Verträge mit China abgeschlossen, die man vereinzelt in einem Deutschland beschränkenden Sinne gedeutet hat. Das vermag aber nur nervöse Aengstlichkeit aus ihnen herauszulesen. Die Verträge, die England über das Becken des Yangtsestromes und Frankreich über die drei Südprovinzen Chinas abgeschlossen hat, bestimmen nämlich nur, daß diese wichtigen Gebiete nicht ganz oder teilweise von China an eine fremde Macht abgetreten werden dürfen. Es liegt auf der Hand, daß ein solches Abkommen nur einen demonstrativen Wert hat. Denn wenn China es irgend vermeiden kann, wird es selbstverständlich nicht dieser wichtigsten Provinzen seines Landes ganz oder teilweise sich entäußern; wenn es aber selbst eine solche bedenkliche Beeinträchtigung nicht abwenden kann, dann wird es auch nicht davor geschützt durch das papierne Entäußerungsverbot, sondern nur durch das energische, allenfalls bewaffnete Einschreiten des fremden Vertragsstaates. Eher Pflichten als Rechte haben die fremden Mächte durch diese merkwürdigen, etwas nach Verlegenheit aussehenden Nichtentäußerungsverträge mit China erworben. Jedenfalls kann man nicht sagen, daß Deutschland durch sie geschädigt worden ist. Die Grenzen der Provinz Schantung ziehen dem deutschen Unternehmungsgeist — wie auch der erwähnte Erwerb der Konzession für die Tientsin-Tschinkianglinie thatsächlich gewissermaßen bestätigt — keine Grenzen irgend welcher Art, wenn auch naturgemäß viele Unternehmun-

gen, die eine Erschließung des chinesischen Innern bezwecken, Schantung und insbesondere Tsingtau zum Ausgangspunkt und Stützpunkt wählen, zumal da sie dort des wirksamen Schutzes stets am sichersten sind.

Heute kann natürlich das noch vor etwas mehr als zwei Jahren unbekannte, ärmliche Fischerdorf Tsingtau nicht bereits in eine nennenswerte Handelsstadt umgezaubert sein. Man kann nicht ernten, wenn man kaum mit der Aussaat begonnen hat. Immerhin zeigen sich schon heute Ansätze der Entwickelung. Vom 1. Oktober 1898 bis zum 15. September 1899 liefen in unserem deutschen Hafen 167 Dampfer ein, und zwar im unvollständigen letzten Quartal doppelt so viel, wie im ersten; dazu kommt ein lebhafter einheimischer Schiffsverkehr, der im dritten Quartal des vorigen Jahres auf 821 nach China gehender und von China kommender Dschunken sich belief. Noch gar nichts läßt sich aus der Zollstatistik folgern. Denn erst am 1. Juli 1899 trat das chinesische Zollamt, das die Waren zu verzollen hat, die zwischen unserem deutschen Pachtgebiet, das am 2. September 1898 als Freihafen dem Handel aller Nationen geöffnet worden ist, und dem zollumgürteten chinesischen Hinterlande befördert werden, in Thätigkeit, und die zollfreie Zeit vorher ist gehörig ausgenutzt worden; in den letzten Monaten vor der Eröffnung des Zollamts sind allein über 10000 Ballen Baumwollgarn und 15000 Stück Shirting, Drill 2c. eingegangen. Schon darum, weil der Hinterlandsmarkt gewissermaßen gesättigt war, ist es nicht verwunderlich, daß im ersten Quartal die Gesamtzolleinnahme 9946 Taels oder rund 30000 Mark nicht überstieg. Hoffnungen

für einen baldigen Aufschwung darf man aus der Thatsache schöpfen, daß ein Teil der altangesehenen deutschen Chinafirmen in Tsingtau sich niedergelassen hat und daß auch chinesische Geschäftsleute, ohne die ein Aufschwung des Einfuhrgeschäfts für das Hinterland ausgeschlossen ist, sich dorthin ziehen.

Erst wenn die begonnenen Hafenbauten vollendet sind, Tsingtau mit dem Hinterlande in Eisenbahnverbindung steht und im Hinterlande eine moderne Entwickelung insbesondere im Bergbau sich regt, erst dann wird unsere Besitzung im fernen Osten als Handelsplatz einen Aufschwung nehmen, der den Erwartungen entspricht, die heute bereits in weiten Kreisen gehegt werden. Bis dahin wird man sich noch gedulden müssen. Denn wie Rom nicht an einem Tage erbaut wurde, wachsen auch blühende Kolonien nicht von heute auf morgen empor. Was für schwere, traurige Zeiten hat Hongkong nicht durchmachen müssen! Wie war es verrufen als bevorzugter Tummelplatz für Diebe und Räuber zu Lande, sowie für Seeräuber an seinen Küsten! Wie wurde es furchtbar von Krankheiten heimgesucht, wurden doch in einem Jahre 440 Menschenleben — 24 % der Truppen, 10 % der Zivilbevölkerung — dahingerafft und kam doch jeder fremde Bewohner im Durchschnitt fünfmal im Jahre ins Lazarett. Und wie langsam wuchs anfangs nur der Handel! Viele Jahre hindurch war in den Singhallen Londons ein Lied populär, dessen Refrain lautete: Du magst für mich nach Hongkong gehen (You may go to Hongkong for me). Noch 10 Jahre nach seiner Begründung wurde Hongkong die schmutzigste und ekelhafteste — the most

filthy and disgusting — Kolonie des britischen Reiches genannt. Noch im Jahre 1845 reichten die englischen Kaufleute Chinas bei der Regierung eine Denkschrift ein, in der sie versicherten, die Gründung einer derartigen Kolonie sei nie ein Bedürfnis gewesen und Hongkong sei überhaupt kein Handelsplatz, sondern nur die Residenz der Regierung und ihrer Beamten, sowie weniger englischen Kaufleute und einer armseligen Chinesenbevölkerung. Im Jahre 1847 gab der bisherige Schatzmeister der Kolonie, Martin, einem Abschnitte in seinem viel beachteten Buch über China die Ueberschrift: „Hongkong, seine Lage, seine Aussichten, sein Charakter und seine äußerste Wertlosigkeit für England in jeglicher Beziehung“ (Hongkong, its position, prospects, character and utter worthlessness in every point of view to England). Auch der Gouverneur von Hongkong berichtete im Jahre 1850, mit Ausnahme des Opiumhandels könnte der Handel ebenso gut in Kanton oder Schanghai betrieben werden. Selbst Earl Grey, der frühere englische Kolonialminister, sagte noch in den fünfziger Jahren: „Wenn man bedenke, daß Hongkong so viel koste, so müsse man wünschen, daß es gar nie genommen wäre.“

Und heute gehört Hongkong zu den blühendsten Kolonien des englischen Weltreichs. Den Ruf, zu den ungesundesten Plätzen der Erde zu zählen, hat es längst verloren; es rühmt sich vielmehr, der gesündeste in den Tropen zu sein. Heute ist es nicht nur einer der schönsten, sondern auch einer der belebtesten Häfen der Welt. Die Handelsthätigkeit Hongkongs soll heute nach amtlicher Schätzung einen Wert von 50 Millionen Pfund

Sterling oder einer Milliarde Mark jährlich übersteigen. Sir Thomas Sutherland hat sich kaum einer Uebertreibung schuldig gemacht, wenn er kürzlich in der Generalversammlung der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company von Hongkong sagte, daß es — nämlich unter Einrechnung der Dschunkenschiffahrt — wahrscheinlich der größte Schiffahrtsplatz der Welt sei, selbst London und Liverpool nicht ausgenommen (probably the largest shipping port in the world, not even excepting London or Liverpool).

Wer diesen Gegensatz zwischen einstigen Urteilen und jetzigen Thatsachen sich vor Augen hält, wird auch durch die Schattenseiten, die im letzten Jahre in Kiautschou hervorgetreten sind, sich nicht beirren lassen, sondern auf Grund dessen, was dort in der kurzen Frist von zwei Jahren geschehen ist und hier natürlich nicht im einzelnen dargelegt werden kann, einstimmen in den Satz der so vorsichtig abgefaßten, jüngst erschienenen amtlichen Denkschrift, daß „eine stetige, zum Teil über Erwarten rasch fortschreitende Entwickelung der jungen Kolonie sich vollzogen hat", und der Hoffnung vertrauensvoll sich hingeben, daß diese fortschreitende Entwickelung auch in der Zukunft andauert, wenn mit den dazu erforderlichen Mitteln nicht allzu sehr geknausert wird.

Doch die Hauptbedeutung unserer ostasiatischen Erwerbung liegt, wie gesagt, nicht darin, in der hafenarmen Nordhälfte des chinesischen Reiches, die in ihrer Entwickelung bisher hinter der Südhälfte zurückgeblieben ist, jetzt aber kräftig einzusetzen scheint, das Versäumte nachzuholen, im Laufe der Zeit einen Freihafen und

Transitplatz von ähnlicher Bedeutung ins Leben zu rufen, wie in noch günstigerer Lage Hongkong langsam geworden ist; sie liegt vielmehr darin, für das ganze große Land einen Platz an der Sonne uns zu sichern. Denn wie heute unsere deutschen Interessen in den andern Teilen Chinas unvergleichlich viel bedeutender sind, als in jenem Gebiet, das als unmittelbares Hinterland Kiautschous betrachtet werden kann, so werden sie es auch in aller Zukunft bleiben, wenn nicht durch willkürliche Gewalt zu unseren Ungunsten die Entwickelung unterbrochen wird. Dieses weitere Arbeitsfeld gilt es, bei der Lösung der Aufgaben, die aus unserem eigenen Landbesitz in Ostasien erwachsen, nie aus dem Auge zu verlieren. Wichtiger als die wirtschaftliche Entwickelung Kiautschous ist es, mit Hilfe dieses militärischen Stützpunktes das ganze chinesische Land, das ganze chinesische Volk deutscher Unternehmungslust offen zu halten und weiter nutzbar zu machen.

Während der chinesische Staat, der einst unter einem Zepter das ganze große Gebiet, das im Osten Asiens von den englischen und russischen Riesenreichen noch nicht in Beschlag genommen ist, vereinigte, heute — wie wir sahen — in zunehmendem Verfall sich befindet und viele Einbußen in den letzten Jahrzehnten hat erdulden müssen, sind Land und Volk, die Grundlagen, auf denen diese staatliche Macht einst erwachsen ist, noch heute dieselben; ja, obwohl ein gewisser Raubbau die Ergiebigkeit des Bodens stellenweise geschmälert hat und obwohl das seit der Berührung mit der europäischen Kultur unter englischem Einfluß wenn nicht eingebürgerte, so doch sehr geförderte Laster des Opiumrauchens

fortdauernd viele Opfer fordert, so können Land und Volk in China im allgemeinen doch noch als unerschöpft gelten, nur wartend der Zeit, die ihre Kräfte voll entwickelt; das chinesische Volk ist in den letzten Jahrzehnten in eine Expansionsbewegung bedeutsamster Art eingetreten; der chinesische Grund und Boden steht erst an der Schwelle einer Zeit, wo die Anwendung moderner Landwirtschafsmethoden ihn zu seiner vollen Ergiebigkeit entwickelt und wo die vielleicht alle anderen Teile der Erde übertreffenden, noch so gut wie unangetasteten Mineralschätze, die er birgt, gehoben und verwertet werden.

China ist im großen und ganzen von der Natur so gesegnet, daß es schon auf dem fruchtbaren Boden seiner 18 Provinzen eine ungewöhnlich dichte Bevölkerung zu ernähren vermag. Zum weitaus größten Teile in der gemäßigten Zone gelegen — das der chinesischen Nordgrenze nahe Peking liegt etwas südlicher als Madrid, Neapel, Konstantinopel und New York und der am weitesten nach Süden vorgeschobene Teil Chinas, die Insel Hainan, befindet sich auf gleicher Breite mit den Kap Verdeschen Inseln, etwas südlicher, als Kuba und Hawai — erfreut sich das Reich der Mitte nicht nur des Segens eines regelmäßigen Wechsels der Jahreszeiten, sondern genießt auch den unschätzbaren Vorzug, im Bereiche der Monsune zu sein, die im Gegensatz zu den wasserarmen Sommern der entsprechenden Teile der westlichen Halbkugel dem Boden Regen zuführen, wenn er seiner am meisten bedarf. Da zu dem ungewöhnlich fruchtbaren, eine seltene Fülle wertvoller Pflanzen hervorbringenden Boden, dessen sich China

infolgedessen in weiter Ausdehnung erfreut, die erwähnte Fülle bisher fast unberührter Mineralschätze sich gesellt, da das Land ferner von einem wasserreichen, weit ins Innere sich verzweigenden Riesenstrom, wie ihn in gleicher Großartigkeit die gemäßigte Zone sonst nicht, selbst nicht im Mississippi aufweist, durchzogen wird, so konnte der erste große Erforscher dieses bedeutsamen Teiles der Erdoberfläche, Freiherr v. Richthofen, sein Urteil über China nicht mit Unrecht in die Worte zusammenfassen: „Europa hat durch reiche Gliederung der Küsten und der Bodengestalt einen Vorrang . . . aber in allen anderen Beziehungen gebührt China die Palme unter den kontinentalen Ländern der gemäßigten Zone."

Und auf diesem vielfältig gesegneten Boden, der nur etwa den dreißigsten Teil der Erdoberfläche bildet, wohnt ein Volk, das etwa ein Viertel der gesamten Bevölkerung der Erde ausmacht. Trotz Revolutionen verheerendster Art und nie schwindender furchtbarer Seuchenepidemien, trotz einer Ernährung, die bei jedem Europäer sich als unzureichend erweisen würde, trotz des ausgedehnten, jahrhundertealten Zusammendrängens in Großstädten, deren Volkszahl erst kürzlich in Europa und Amerika erreicht wird, deren Mangel an sanitären Vorkehrungen niemals überboten werden kann, trotz alledem haben die Chinesen ihre gesunde Volkskraft sich erhalten und eine Volksdichtigkeit erreicht, wie sie auf einem ähnlich großen Gebiete nicht zum zweitenmal auf der Erde sich findet. Diese vielfach bis zur Uebervölkerung gehende Volksdichtigkeit, die zum großen Teil ihre Erklärung findet in der das Volk beherrschenden

religiösen Vorstellung der Ahnenverehrung, die der Erzeugung eines männlichen Nachkommen die größte Bedeutung beimißt und dadurch einen nie abnehmenden Ansporn zur Volksvermehrung bietet, sie hat den Kampf ums Dasein in China besonders scharfe Formen annehmen lassen, das Volk zum Erwerbe, zur Arbeit erzogen, Arbeitstrieb und Erwerbssinn einerseits, Genügsamkeit und Sparsinn andererseits zu einer Höhe entwickelt, wie sie vereint sonst nirgends außerhalb des Kreises der Kulturvölker erreicht ist; daran können auch die ärgerlichen Erfahrungen nicht irre machen, die kaum einem Europäer in China mit seinen chinesischen Angestellten erspart bleiben. Nirgends geht ein Volk so völlig im Erwerbsleben auf; nirgends hat auch die Sorge für den eigenen Unterhalt und den der Angehörigen Sinnen und Denken und Empfinden der Massen so sehr in den engen Kreis der Familie gebannt, so wenig zu einem weiteren Gefühl der Zusammengehörigkeit, zum Nationalsinn, zum Patriotismus sich erweitern lassen.

Welche Perspektiven eröffnen sich, wenn das chinesische Volk einst aus dem engen Kreise dieses kleinlichen, alle Kräfte absorbierenden Kampfes ums Dasein sich erhebt, wenn es einerseits mit den Mitteln moderner Technik und wirksamerer Organisation ihm gelingt, seine Arbeitskraft erfolgreicher, als bisher, auszunutzen, und es andererseits vom Familiensinn, in dem bisher sein Gemeinschaftsgefühl aufging, zu einem lebhaften Nationalbewußtsein sich emporrafft.

In neuerer Zeit, in der wir das Nationalgefühl in so vielen Völkern plötzlich haben erwachen sehen, ist

der Gedanke keineswegs von der Hand zu weisen, daß auch einst der Tag anbrechen wird, wo diese merkwürdige, so Großes vermögende Macht die gewaltige, bisher so phlegmatische Masse jenes eigenartigen bezopften Volkes ergreift, dessen einzelne Repräsentanten ihr gleichsam noch schlummerndes Nationalbewußtsein bisher nur darin bethätigten, daß sie mit seltener Hartnäckigkeit an den Sitten und Eigenarten ihres Landes, vor allem an der Tracht ihres Volkes festhielten. Was das aber bedeutet, wenn ein kräftiges Nationalgefühl einst das Chinesentum zu gemeinsamem Fühlen, Denken und Handeln vereint, das wird erst klar, wenn man sich vergegenwärtigt, wie bedeutsam das chinesische Volk in derselben Zeit, wo sein Staat nur mühsam vor völligem Zusammenbruch bewahrt werden konnte, über weite Teile der Erde sich ausgebreitet hat. Teils unter dem Druck einer durch Uebervölkerung verschärften Notlage, teils unter dem Antrieb eines Ueberschusses an Unternehmungslust, der im eigenen Vaterlande keine befriedigende Thätigkeit fand, ist es weit hinausgeflutet über die Grenzen des heutigen chinesischen Reiches. Kein anderes Volk der Erde, darf man wohl sagen, zeigt in gleichem Maße, wie das chinesische, die Fähigkeit, jeglichem Klima mit gleicher Leichtigkeit sich anpassen zu können und überall, in größter Hitze oder schärfster Kälte, bei richtigem Ansporn die gleiche Arbeitsfähigkeit, ja Arbeitsfreudigkeit zu zeigen. Wie die Chinesen im Norden, weit über die große Mauer hinaus, hoch hinauf an der rauhen sibirischen Küste einerseits, bis an die kalten Abhänge des Altai andererseits sich ausgebreitet haben, so haben sie die Länder im tropischen

Süden, von Tonkin bis zu der Halbinsel von Malakka und den ostindischen Inseln so sehr überschwemmt, daß sie nicht nur den Handel zu einem sehr großen Teil in ihren Händen haben, sondern vielfach an Reichtum, an Macht, vereinzelt sogar an Volkszahl neben den eigentlichen Angehörigen des einheimischen Volkes zum mindesten ebenbürtig dastehen. Und rings an den Küsten des Stillen Ozeans, in Kanada, in den Vereinigten Staaten, in Südamerika, insbesondere in Peru, in Australien und auch in Südafrika haben sich die Chinesen in oft nicht unbeträchtlichen Mengen angesiedelt; fast überall haben sie zu einer erregten, zum Teil nicht erfolglosen Bewegung der weißen Arbeiter gegen ihre Einwanderung geführt, eine Thatsache, die an sich schon einen Beweis für die wirtschaftliche Bedeutung dieser Einwanderung bildet.

Eine Aussicht auf Umgestaltungen von unabsehbarer Tragweite eröffnet sich bei dem Gedanken, daß einmal diese ganze weitverbreitete, nach Hunderten von Millionen zählende Menge, nicht nur in China selbst, sondern auch in den Einwanderungsgebieten nicht mehr im Erwerbsleben ausschließlich aufgeht, nicht mehr an ihren wirtschaftlichen Erfolgen volles Genüge findet, sondern von einem ausgeprägten Nationalbewußtsein gepackt, zu engerem Zusammenschluß gedrängt, zum Spielen auch einer aktiven politischen Rolle aufgerüttelt wird. Dieser Gedankengang enthüllt am fernen Horizont eine Gefahr, die vor wenigen Jahren ein sehr hoch gestellter Zeichner seinem Volke und den Nachbarvölkern durch bildlichen Ausdruck ins Bewußtsein zu rufen suchte. Daß diese „gelbe" Gefahr besteht, wird niemand zu leugnen wagen,

der die in unserer Zeit infolge des Erwachens des Nationalgefühls eingetretenen Veränderungen mit offenem Blick verfolgt hat, der beobachtet hat, welche nationale Energie z. B. das kleine, China so nahe gelegene Inselvölkchen der Japaner in wenigen Jahren entfaltet hat; wann sie aber eintritt, kann heute allerdings niemand behaupten. Eine vorsorgende Politik muß aber auch ferne Möglichkeiten ins Auge fassen und sich für ihren Eintritt rüsten; gilt es doch in diesem Falle, dauernd zu verhindern, daß je wieder, wie in den traurigsten Tagen des Mittelalters, ein mongolischer Völkersturm in der einen oder anderen Art losbricht und Europas Kultur gefährdet.

Wenn man aber von einer gelben Gefahr spricht, pflegt man heute meistens an etwas anderes zu denken. Man denkt nicht an eine nationale Mobilmachung des chinesischen Volkes, sondern an eine gewerbliche, an eine Mobilmachung der großen industriellen Reservearmee im fernen Osten. Man denkt nicht an die ferne Möglichkeit, daß vielleicht einst die Völker Europas ihre heiligsten Güter zu wahren haben werden; man denkt an die nähere Möglichkeit, daß die wirtschaftliche Konkurrenz, die einzelne Chinesen bisher, insbesondere in Nordamerika und Australien, der Arbeit der kaukasischen Rasse auf verschiedenen Gebieten so erfolgreich gemacht haben, von der großen Masse des chinesischen Volkes im eigenen Lande mit ähnlichem Erfolge aufgenommen wird. Wird die andere Gefahr, die nationale, heute meist unterschätzt, für zu fern und gering gehalten, um ernstlich in Betracht gezogen zu werden, so herrschen hinsichtlich dieser Gefahr der ostasiatischen Konkurrenz

vielfach noch sehr übertriebene Ansichten. Die in angestrengter stetiger Arbeit langsam erklommene Höhe unserer gewerblichen Thätigkeit läßt sich denn doch nicht in einem kühnen Satze von heute auf morgen erreichen, zumal von einem Volke, dessen Bildungswesen, soweit von ihm die Rede sein kann, durchaus ungenügende Grundlagen für eine solche Entwickelung geschaffen hat. Dem widerspricht auch nicht das Beispiel Japans. Wer Gelegenheit gehabt hat, moderne Fabriken des fernen Inselreichs genau kennen zu lernen, der wird zur Ueberzeugung gelangt sein, daß das vielgerühmte Beispiel nicht stichhält, der wird erkannt haben — was hier natürlich nicht des Näheren auseinandergesetzt werden kann — wie hohes Lehrgeld Japan für seine plötzlichen industriellen Errungenschaften gezahlt hat und fortdauernd noch zahlen muß, wie es mit seiner jungen Industrie gar schwere Krisen durchzumachen hatte, und heute bereits an einem Höhepunkt der Entwickelung angelangt zu sein scheint, ohne daß das Errungene den Erwartungen allgemein entspricht, wie die plötzliche großindustrielle Entwickelung darin hauptsächlich Grenzen findet, daß sie die Löhne — vor allem durch die Loslösung des Arbeiters und der Arbeiterin aus der Familienwirtschaft — stark und beständig in die Höhe treibt, gleichzeitig Kraft und Gesundheit des bisher ausschließlich im Freien lebenden Arbeitspersonals durch das anhaltende Zusammenarbeiten im geschlossenen Fabrikraum aufs bedenklichste untergräbt und dadurch das Verhältnis von Leistung und Lohn immer ungünstiger gestaltet. Nur einzelne meist an einheimische hausindustrielle Gewerbe sich anlehnende Industriezweige sind

es, die sich schnell erfolgreich einbürgern lassen, Industriezweige, in denen eine verhältnismäßig einfache, zu einem gewissen Abschluß und Stillstand gelangte Technik mit nicht sehr empfindlichen Maschinen und nicht sehr komplizierter Arbeitsteilung vorherrscht; das ist z. B. bei der Seiden- und Baumwollspinnerei der Fall, obwohl in Schanghai — was zu denken gibt — auch die Baumwollspinnereien im Jahre 1898 nur 60—70 % ihrer Spindeln in Thätigkeit hatten und von den 25 Seidenfilaturen gar am Ende desselben Jahres nicht weniger als 14 die Arbeit ganz eingestellt hatten. Wo dagegen, wie in weitaus den meisten Zweigen moderner Großindustrie, ein feinsinniges Ineinandergreifen vieler Teile erforderlich ist, wo die Maschinen leicht reparaturbedürftig werden, wo das Mitkommen im internationalen Wettlauf nicht nur das einmalige Erlernen bestimmter Handgriffe, sondern die verständnisvolle Fortbildung und beständige Vervollkommnung des technischen Apparates und Könnens erfordert, da schmilzt die Gefahr einer wirkungsvollen Massenkonkurrenz auf die verhältnismäßig wenigen Fälle zusammen, wo es Ausländern gelingt, unter ihrem maßgebenden Einfluß mit der billigen Arbeitskraft der Einheimischen einzelne Unternehmungen ins Leben zu rufen.

Die Gefahr, daß die Konkurrenz der ostasiatischen Arbeit auf dem Weltmarkt ähnlich scharfe Formen annimmt, wie die Konkurrenz der Chinesenarbeit in Amerika, in Australien und anderswo auf einzelnen Gebieten gethan hat, ist demnach nicht sehr groß. Schon darum braucht man einer deutschen Beteiligung an der industriellen Erschließung und Entwickelung Chinas nicht

mit Bedenken gegenüberzustehen. Auch würde ein Zurückhalten deutscherseits am schließlichen Resultate nichts ändern, sondern nur bedeuten, daß wir auf die Vorteile, die auf dem Wege zu diesem Resultat liegen, verzichten und großherzig unseren Konkurrenten den Vortritt lassen, um sie zu erraffen. Endlich lehrt die Erfahrung, daß die Entwickelung der industriellen Kräfte eines Landes regelmäßig der Einfuhr desselben keinen Abbruch thut, sondern im Gegenteil sie fördert. Nach dem industriell höchstentwickelten Lande der Welt, nach England, haben wir eine fast doppelt so große Ausfuhr, wie nach irgend einem anderen Lande; und während Japan seinen industriellen Aufschwung genommen hat, hat in den letzten anderthalb Jahrzehnten seine Gesamteinfuhr sich etwa verfünffacht, seine Einfuhr aus Deutschland sich beinahe aufs Zwanzigfache gehoben.

Man darf daher nicht nur es freudig begrüßen, daß die Deutschen an der kurzen bisherigen industriellen Entwickelung moderner Art in China einen kräftigen Anteil haben, sondern man darf auch von dieser fortschreitenden Entwickelung ähnliche günstige Folgen für den Absatz der Erzeugnisse unseres heimischen Gewerbefleißes erwarten, wie sie im Verein mit anderen Momenten in Japan sie gezeitigt hat.

Die Deutschen haben an der industriellen Entwickelung, die seit dem Frieden von Schimonosecki langsam und unter mancherlei Schwierigkeiten in China eingesetzt hat, einen ihrer Handelsbedeutung entsprechenden Teil sich zu sichern gewußt, obwohl das deutsche Kapital daheim sich bis jetzt meist äußerst zurückhaltend gezeigt und die Durchführung mehr als eines aussichtsreichen

Planes dadurch vereitelt hat. Wie auf anderen Gebieten haben sie sich auch hier durch den Wagemut des Pioniers verschiedentlich ausgezeichnet. Ihnen sind hauptsächlich die Anfänge, die z. B. mit der Albumin-, der Glas-, der Seifefabrikation, sowie mit der Federnbearbeitung gemacht worden sind, zu danken. Außerdem sind sie aber auch zusammen mit Engländern in zahlreichen größeren gewerblichen Unternehmungen beteiligt. So in Schanghai bereits im Jahre 1897 an vier Baumwollspinnereien, sechs Seidenfilaturen, drei Dockanlagen, einer Schleppergesellschaft, einer Leichtergesellschaft, einer Werftanlage, einer Mehlmühle, einer Gasanstalt und einer Landgesellschaft. Bereits damals vor zwei Jahren konnte auf Grund sorgfältiger Schätzungen angenommen werden, daß in derartigen gemeinsamen Unternehmungen in Schanghai ein deutsches Kapital von etwa 10 Millionen Mark stecke, das inzwischen unzweifelhaft noch gewachsen ist. Aehnlich — freilich wenig durchsichtig — sind die Verhältnisse in Hongkong. Abgesehen von verschiedenen Gesellschaften, in deren Vorstand nur ein deutsches Mitglied vorhanden ist, wie insbesondere in der größten der drei Zuckerraffinerien in Hongkong, waren die Deutschen im Jahre 1897 in sieben der kapitalkräftigsten Unternehmungen in der englischen Kolonie, die zusammen ein Anlagekapital von 23 Millionen Silberdollar aufwiesen, mit mindestens zwei Mitgliedern, zum Teil mit der Hälfte und mehr Mitgliedern im Vorstande vertreten. Und in dem vielleicht erfolgreichsten gewerblichen Unternehmen im fernen Osten, der Hongkong and Whampoa Dock Company, in der unter anderen fast jedes englische Kriegsschiff,

das in ostasiatischen Gewässern reparaturbedürftig wird, gedockt zu werden pflegt, waren im Jahre 1897, als ich die englische Kolonie besuchte, nicht nur unter sieben Direktoren drei Deutsche, sondern führte ein Deutscher sogar den Vorsitz.

Wichtiger ist es, daß man von dieser beginnenden industriellen Entwickelung Chinas, an der wir Deutsche in einer Weise bereits beteiligt sind, daß man mit den besten Hoffnungen in die Zukunft blicken kann, nicht nur, wie gesagt, keine Schädigung, sondern sogar eine Förderung unserer deutschen Einfuhr in China erwarten darf. Darüber kann ein Zweifel kaum bestehen, daß in wirklich erheblichem Maße die Einfuhr in China sich nur vergrößern läßt durch eine Hebung der Konsumkraft des chinesischen Volkes. Unter dem Drucke der Uebervölkerung hat sich in den breiten Massen des chinesischen Volkes eine solche Genügsamkeit und Anspruchslosigkeit, ein solches kärgliches Maß individueller Kulturbedürfnisse bisher entwickelt, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Grenze der Aufnahmefähigkeit für fremde Waren bald erreicht ist. Nichts vermag die Kaufkraft des Volkes mehr zu heben, als eine industrielle Entwickelung des Landes in Verbindung mit Eisenbahnbau und Bergbau. Dann wird auch die Einfuhr Chinas, die in den letzten Jahren im wesentlichen auf der gleichen Höhe blieb, wachsen. Heute ist sie von dem kleinen, nur etwa ein Zehntel der Einwohnerschaft Chinas aufweisenden Japan schon bald erreicht. Wenn China sich zu einer ähnlichen Aufnahmefähigkeit entwickelt, wie das von Natur aus weniger reiche Japan, dessen Bevölkerung nicht so arbeitsam und dennoch

dichter ist, in wenigen Jahren es gethan hat, so bedeutet das, daß seine heutige Einfuhr sich nahezu verzehnfacht, nicht weit zurückbleibt hinter der heutigen Einfuhr Englands, die heutige Gesamtausfuhr Deutschlands fast um die Hälfte übersteigt, die heutige Gesamteinfuhr von Frankreich, Rußland und Oesterreich-Ungarn allein beinahe aufwiegt.

Daß wir, die wir bei unserer starken Bevölkerungsvermehrung in immer wachsendem Maße darauf angewiesen sind, Nahrungsmittel und Rohstoffe einzuführen und mit den Erzeugnissen unserer Industrie zu bezahlen, nichts unterlassen dürfen, an diesem noch der Entwickelung harrenden, gewaltigen Absatzgebiet einen vollen Anteil uns zu sichern, braucht nicht weiter ausgeführt zu werden. Je mehr die Kulturstaaten durch Zölle sich gegeneinander verschließen, um so wichtiger werden für uns die noch entwickelungsfähigen Absatzmärkte in fremden Erdteilen, die keinem unserer Konkurrenten auf dem Weltmarkt gehören. Und zum Glück haben wir alle Aussicht, an diesem chinesischen Absatzmarkt einen reichlichen Anteil zu gewinnen. Deutscher Unternehmungslust, deutscher Arbeit und Ausdauer ist es gelungen, bereits jetzt dem Deutschtum im fernen Osten und insbesondere in China eine Stellung zu erobern, die im Auslande, vor allem in England noch immer besser bekannt ist und richtiger gewürdigt wird, als in unserem Vaterlande, dessen Einwohnerschaft es erst zu einem verschwindend kleinen Teile gelernt hat, ihren Blick über die engen Grenzen der eigenen Heimat hinausschweifen zu lassen, über weite Meere und ferne Erdteile.

Allerdings kommt die vorzügliche Stellung, die das

Deutschtum in China bereits errungen hat, in der Statistik nicht voll zum Ausdruck.

Das gilt zunächst von unserer deutschen Zollstatistik. Ihr schwer abzustellender Mangel, der bekanntlich darin besteht, daß die deutsche Warenausfuhr und Wareneinfuhr, soweit sie über belgische und holländische, sowie auch heute noch über englische Häfen einerseits, über Genua, vereinzelt auch Marseille andererseits erfolgt, sich nicht genügend fassen läßt, macht sich in Bezug auf China besonders fühlbar, weil die Reichspostdampferlinie und die neue Frachtdampferlinie nach Ostasien zum Teil Antwerpen und Rotterdam, zum Teil Genua berühren. Sie ist daher ein besserer Maßstab für die Steigerung als für den Umfang unserer China-Interessen. Nach ihr hat unsere Ausfuhr nach China seit den Jahren 1881—1885 dem Gewichte nach auf den sechseinhalbfachen, dem Werte nach auf den viereinhalbfachen Betrag sich gehoben und in den zehn Jahren seit 1889 hat sie sich in beiden Beziehungen verdoppelt. Noch größer ist die Zunahme der deutschen Einfuhr aus China. Sie hat in dem größeren ersten Zeitraum dem Gewichte nach um das zwanzigfache, dem Werte nach fast um das fünfundsiebzigfache zugenommen und auch im letzten Jahrzehnt zeigt sie in der ersten Beziehung eine Verdoppelung und in der zweiten eine Verfünffachung. Der Gesamthandel des deutschen Zollgebiets mit China hat sich in der ganzen Zeit dem Gewichte wie dem Werte nach auf den siebeneinhalbfachen Betrag gehoben, in den letzten zehn Jahren dem Gewichte nach um 134 %, dem Werte nach um 176 %.

Dasselbe wie von der deutschen Zollstatistik gilt

zweitens auch von der chinesischen. Ihr Wert leidet für uns nicht nur dadurch erheblich, daß ihr englischer Leiter es noch immer nicht der Mühe für wert gehalten hat, den geographischen Begriff „europäischer Kontinent" zu spezialisieren, sondern in noch weit höherem Maße dadurch, daß ungefähr 45 % des statistisch ermittelten chinesischen Handels, fast 50 % der statistisch ermittelten chinesischen Einfuhr auf Hongkong entfallen und dieser Freihafen seinerseits natürlich mangels eines Zolls eine zuverlässige Warenstatistik nicht besitzt, ein Umstand, den man auf englischer Seite dadurch auszunutzen pflegt, daß man den ganzen Handel Chinas mit dem Umschlagsplatz Hongkong, wie mit den anderen englischen Kolonien, schlankweg zum englischen Handel zählt und so dazu kommt, — selbst Lord Curzon, der jetzige Vizekönig von Indien, hat es vor nicht langer Zeit im englischen Parlament gethan — diesen englischen Handel auf 80 % des gesamten Fremdhandels Chinas zu bewerten, eine Zahl, die, wie wir sogleich sehen werden, ebenso falsch ist, wie sie begreiflicherweise in England beliebt ist.

Ebenso ist die Schiffahrtsstatistik bisher ein unzureichender Maßstab für die deutschen Interessen in China und in Ostasien überhaupt. Einmal wird ihr gleichsam symptomatischer Wert allgemein dadurch beeinträchtigt, daß Schiffe unter deutscher Flagge auch nichtdeutsche Waren, und Schiffe unter fremder Flagge deutsche Waren befördern; es kommt hier aber noch besonders hinzu, daß das Schiffahrtswesen und insbesondere die Küstenschiffahrt, die mit ihren häufig wiederholten kurzen Fahrten in erster Linie die Zahlen einer Schiffahrts-

statistik anschwellt, gerade das Gebiet in Ostasien ist, auf dem die Deutschen nicht ihrer sonstigen Bedeutung gemäß vertreten waren. Einst ist das anders gewesen. Einst — in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts — hatte der berufene Vertreter der deutschen Handelsinteressen im fernen Osten berichten können: „Die Küstenschiffahrt Chinas ist jetzt fast ausschließlich in den Händen der kontinentalen Schiffe liegend zu betrachten, von denen die deutschen die bei weitem größte Zahl bilden."

Das hatte sich geändert. Der Umstand, daß unsere Handelsschiffe im deutsch-französischen Kriege in den fernen ostasiatischen Gewässern schutzlos den französischen Kreuzern preisgegeben waren, die ungefähr gleichzeitige Förderung, die die Dampfschiffahrt durch die Eröffnung des Suezkanals erhielt, und die Einrichtung fester Dampferlinien an der chinesischen Küste durch Engländer, Amerikaner und Chinesen drängten die deutsche Küstenschiffahrt in China, die anfangs aus Seglern, später aus einzelnen Dampfern, die in sogenannter wilder Fahrt fuhren, überwiegend bestand, immer mehr ins Hintertreffen. Im Jahre 1898 kamen wir Deutsche mit unseren Schiffen in China erst an vierter Stelle; von der Mitte der achtziger Jahre bis zum Jahre 1898 ist der deutsche Anteil an der Schiffahrt ganz Chinas von fast 10 % auf knapp 3½ % zurückgegangen.

Um so erfreulicher ist es, daß die jüngste Zeit auf diesem Gebiete einen Umschwung bedeutsamster Art gebracht hat. Erstens wurde bekanntlich unsere Verbindung mit Ostasien so außerordentlich verbessert, daß sie heute in vielen Beziehungen der eines jeden anderen

Landes mindestens ebenbürtig ist, indem außer der seit dem 1. Oktober 1899 erfolgten Verdoppelung der Fahrten unserer Reichspostdampfer, an Stelle der alten Kingsin-Linie, eine Frachtdampferlinie nach Ostasien von den beiden großen deutschen Dampfergesellschaften, die unbestritten die beiden größten der Welt sind, eingerichtet wurde. Zweitens ist auch von der Hamburg-Amerika-Linie in Verbindung mit einer anderen deutschen und einer englischen Gesellschaft eine regelmäßige Dampferlinie zwischen New York und Ostasien begründet worden. Endlich sind auch in der ostasiatischen Küstenschiffahrt die bedeutendsten Fortschritte gemacht worden. Zunächst hat diejenige Reedereifirma, die bisher noch am erfolgreichsten an der fernen Ostküste Asiens sich behauptete, die Firma M. Jebsen in Kiel, die hauptsächlich von Hongkong aus eine regelmäßige Linie nach südlicheren Häfen, vor allem Haiphong, unterhielt, eine regelmäßige Dampferfahrt zwischen Schanghai, Kiautschou, Tschifu und Tientsin im Anschluß an unsere Reichspostdampfer mit Unterstützung der deutschen Reichspostverwaltung eingerichtet. Bedeutsamer ist, daß auch auf dem Yangtsestrom, wo das deutsche Ansehen durch den Besuch des Prinzen Heinrich eine sehr wirksame Stärkung erfahren hat, endlich auch die deutsche Handelsflagge, die fast gänzlich von ihm verschwunden war, regelmäßig sich entfalten wird und zwar auf einer Entfernung von mehr als 2000 km. Es stehen zwei Bremer Firmen im Begriff, mit zunächst je drei Dampfern die Konkurrenz mit den großen englisch-chinesischen Gesellschaften aufzunehmen, die bisher, wie auf manchen anderen Routen an der chinesischen Küste, auch auf diesem

Riesenstrom die fremde Schiffahrt geradezu monopolisierten. Endlich drang um Weihnachten die frohe Botschaft in die Oeffentlichkeit, daß der Norddeutsche Lloyd, der auch an diesem Yangtseunternehmen beteiligt ist, die Dampfer zweier englischer Gesellschaften, der Holtschen East India Ocean Steamship Co. und der Scottish Oriental Steamship Co. angekauft habe und diese aus 24 Schiffen bestehende Flotte noch so zu vermehren und zu verbessern gedenke, daß sein ostasiatischer Küstenschifffahrtsbetrieb innerhalb Jahresfrist annähernd 40 Dampfer umfassen werde.

Damit wird eine alte Scharte in glänzender Weise ausgewetzt und nicht nur der frühere Stand wieder erreicht, sondern übertroffen. Damit ist das große Ergebnis erzielt worden, daß an der ganzen Küste Ostasiens hinauf bis Tientsin die deutsche Flagge in regelmäßigen Linien vertreten sein wird. In Zukunft wird daher auch die Schiffahrtsstatistik die Bedeutung der deutschen Interessen in Ostasien richtiger widerspiegeln, als das bis jetzt der Fall war.

Und wie die Zoll- und Schiffahrtsstatistik bisher kein richtiges Bild von der Stellung des deutschen Handels in China gab, so auch nicht die verbreitete Statistik über die in China anwesenden Fremden, die alljährlich von der chinesischen Seezollbehörde aufgestellt wird. Nach ihr kamen im Jahre 1898 die Deutschen mit 1043 Köpfen erst an fünfter Stelle, hinter Engländern, Amerikanern, Japanern und Portugiesen, und wurden von den Engländern gar fünffach überflügelt. Das erklärt sich zum Teil daraus, daß die Engländer und Amerikaner, wie auch die Franzosen, sehr viel mehr

Missionare nach China entsandt haben als wir Deutsche, und daß die ersten auch eine große Menge Landsleute — etwa 600 — im chinesischen Zolldienst aufweisen; das findet aber auch zum Teil darin seine für uns so erfreuliche Erklärung, daß die deutsche Bevölkerung in China und Ostasien überhaupt durch eine weitgehende soziale Gleichartigkeit und hohe gesellschaftliche Stellung gekennzeichnet wird und in weit geringerem Maße als die anderen Nationalitäten, als Engländer, Amerikaner und Franzosen, ganz zu schweigen von Portugiesen und Japanern, aus den niederen, ja niedersten Schichten sich rekrutiert.

Diese soziale Vorzugsstellung, möchte ich sagen, kommt auch in der Statistik der Firmen einigermaßen zum Ausdruck. Hier steht Deutschland — wenn von den Japanern, bei denen besondere Verhältnisse vorliegen, abgesehen wird — an zweiter Stelle, alle anderen weit, um mehr als die Hälfte hinter sich zurücklassend, den Amerikanern, Franzosen, Russen, Oesterreichern und Belgiern zusammen gleich kommend. Allerdings haben wir auch nach dieser Statistik im Jahre 1898 den 398 englischen Firmen nur 107 deutsche gegenüberzustellen. Aber auch dieses Bild wird günstiger bei näherer Betrachtung. Einmal spricht schon die Bewegung der Zahlen für uns. Im Gegensatz zu der Bevölkerungsvermehrung, nach der sich in den 25 Jahren von 1872 bis 1897 die Engländer wie die Amerikaner ungefähr doppelt so stark wie die Deutschen in China vermehrt haben, hat die Anzahl deutscher Firmen im gleichen Zeitraum doppelt so stark zugenommen wie die der englischen, während die amerikanischen gar einen Rückgang

zu verzeichnen haben; entfiel im Jahre 1872 eine Firma auf 8 Engländer und 12 Deutsche, so nach 25 Jahren umgekehrt auf 8 Deutsche und 12 Engländer, und die Ziffern waren gleichzeitig für die Amerikaner von 13 auf 36, für die Franzosen von 15 auf 32 angewachsen. Schon das zeigt die hohe und wachsende wirtschaftliche Bedeutung der Deutschen in China.

Sie tritt aber noch deutlicher hervor in anderer Beziehung. Vielleicht ist darauf, daß die Deutschen im fernen Osten im wesentlichen Hanseaten sind, die auch daheim vorwiegend im Großhandel beschäftigt sind, die Thatsache zurückzuführen, daß die Deutschen in China in weit höherem Maße als die Angehörigen anderer Nationen im Großhandel thätig sind, ja, man kann fast sagen, im Ein- und Ausfuhrgeschäft geradezu aufgehen. Nur wenn diese Großhandelsfirmen verschiedener Nationalität einander gegenübergestellt werden, ergibt sich auf gleicher und gerechter Grundlage ein Vergleich über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, wie sie uns hier hauptsächlich interessiert. Ein solcher Vergleich läßt sich auch zwischen Deutschen und Engländern anstellen. Der englische Generalkonsul Brenan hat nämlich im Jahre 1897 die im Ein- und Ausfuhrgeschäft thätigen englischen Firmen — „British firms, large and small" — in allen chinesischen Vertragshäfen auf 134 beziffert oder fast nur ein Drittel der von der chinesischen Seezollbehörde angegebenen Zahl aller englischen Geschäfte, und für dasselbe Jahr läßt an der Hand des Adreßbuches für Ostasien sich feststellen, daß unter den von derselben Behörde auf 99 bezifferten deutschen Firmen nicht weniger als 87 im Großhandel

thätig waren. Das ergibt ein Verhältnis englischer Firmen zu deutschen von 3 : 2.

Natürlich verschiebt sich dieses Verhältnis beträchtlich in den einzelnen chinesischen Hafenplätzen. Der Sitz des englischen Uebergewichts ist Schanghai, wo genau doppelt so viele englische wie deutsche Großhandelsfirmen thätig sind, was sich in erster Linie daraus erklärt, daß Schanghai den Haupteinfuhrhafen für Baumwollwaren bildet, die noch immer, trotz zunehmender amerikanischer Konkurrenz, vorwiegend englischen Ursprungs sind und nicht weniger als 40 % der gesamten Einfuhr Chinas ausmachen. Sieht man von diesem allerdings weitaus umfangreichsten aller Einfuhrartikel, an dem deutsche Firmen keineswegs unbeteiligt sind, ab, so dürfte die Einfuhr fast zu gleichen Teilen in deutschen und englischen Händen liegen, und ähnlich dürfte es mit der Ausfuhr stehen, wenn von Thee, in dem die Russen, und von Seide, in der die Franzosen hervorragend thätig sind, abgesehen wird.

In Hongkong, das in den angeführten Ziffern nicht einbegriffen ist, ist das Verhältnis für uns Deutsche schon sehr viel günstiger. In dieser englischen Kolonie standen — abgesehen von den Firmen der Parsis und indischen Juden — im Jahre 1897 nur 28 englischen Handelshäusern 21 im Großhandel thätige deutsche Firmen gegenüber, zu denen noch 5 deutsche Wechsel-, Schiffs- und Effektenmakler, sowie 8 deutsche Ladengeschäfte hinzukamen. Sir William Robinson, der bis vor kurzem Gouverneur von Hongkong war, hat bei seiner Rückkehr nach England vor noch nicht zwei Jahren geäußert, daß der von ihm sechs Jahre lang verwaltete

Handelsplatz immer mehr „in deutsche Hände falle", so daß „das Mutterland entschuldigt erscheine, wenn es sich frage, ob es der Mühe wert sei, große Summen für eine Kaufmannschaft zu verwenden, die ihren Konkurrenten gegenüber anscheinend hilflos sei;" zur Illustrierung dieser etwas weitgehenden Behauptung wies er darauf hin, daß die Deutschen bereits „fast alle besten Wohnungen" in Hongkong inne hätten; und die verbreitetste und einflußreichste Zeitung der englischen Kolonie mußte in dieser Beziehung dem sonst von ihr so oft und scharf bekämpften Sir William recht geben.

Und in den anderen Hafenplätzen, die an der chinesischen Küste den Fremden zugänglich sind, in den sogenannten Außenhäfen (outports), d. h. allen chinesischen Vertragshäfen mit Ausnahme Schanghais, kamen im Jahre 1897 die Deutschen mit 47 Firmen den Engländern mit 54 Firmen sehr nah, ein Verhältnis, das sich inzwischen unzweifelhaft noch günstiger für uns gestaltet haben wird. Außerhalb des Yangtsethals standen sogar schon vor zwei Jahren 36 deutsche Firmen 35 englischen gegenüber; und in einzelnen wichtigen Vertragshäfen hatten die Deutschen schon damals ein ausgesprochenes Uebergewicht. So waren in Tientsin neben 9 englischen 16 deutsche, in Kanton neben 6 englischen 8 deutsche Firmen ansässig. In dem genannten wichtigen Hafen des Nordens, wo wir seit dem Jahre 1896 eine eigene deutsche Niederlassung haben, sollten die deutschen Firmen am Handel stärker beteiligt sein, als die aller anderen fremden Nationen zusammengenommen; von Kanton, dem größten chinesischen Hafenplatz im Süden, dürfte ungefähr dasselbe gelten, und — wenn man von

Thee, der hier fast ausschließlich von russischen Firmen gehandelt wird, absieht — wohl auch von Hankou, dem zukunftsreichen Ausgangspunkt der bereits in Angriff genommenen großen belgischen Ueberlandbahn nach Peking, dem „Chicago des fernen Ostens", wie man es genannt hat, in dem wir bekanntlich auch eine deutsche Niederlassung seit dem Jahre 1896 haben.

So nimmt der deutsche Kaufmann schon heute eine bedeutungsvolle Stelle im fernen Osten ein, nur noch übertroffen vom Engländer, verschiedentlich auch diesen überflügelnd. Man darf der Hoffnung sich hingeben, daß es ihm gelingen wird, das durch rastlose, angespannte Arbeit Errungene nicht nur zu behaupten, sondern allen Konkurrenten gegenüber zum wachsenden Nutzen unserer einheimischen Industrie zu befestigen und auszubauen.

In dieser zuversichtlichen Erwartung bestärkt insbesondere auch die folgende Erwägung. Der Mangel an großen Stapelartikeln, der in der Vergangenheit für den deutschen Kaufmann gegenüber seinem englischen Konkurrenten vielfach ein Nachteil gewesen ist, dürfte in Zukunft in doppelter Hinsicht eher als Vorteil für ihn sich erweisen. Erstens berechtigt die bisherige bunte Mannigfaltigkeit des Geschäfts des deutschen Chinakaufmanns zu der Erwartung, daß die Deutschen auch vielseitigen Anteil an einem Aufschwung des chinesischen Wirtschaftslebens zu gewinnen wissen werden, während die Konzentrierung auf wenige große Artikel, wie jedes Setzen auf wenige Karten, mancherlei Risiko mit sich bringt. Das gilt um so mehr, als die billigen englischen Stapelartikel, vor allem die Baumwollwaren, es sind, in denen in erster Linie die ostasiatische Konkurrenz,

wie es bereits in Ostindien und in Japan geschehen ist, sich fühlbar machen wird, und als man annehmen darf, daß die Kaufkraft, die durch diese billigere Versorgung mit inländischen Kleidungsstoffen im chinesischen Volke zur Befriedigung höherer Bedürfnisse gleichsam ausgelöst wird, auch dem rührigen deutschen Handel und der aufblühenden deutschen Industrie in beträchtlichem Maße zu gute kommen wird.

Zweitens gesellt sich ein wichtiger rein psychologischer Umstand hinzu. Das Geschäft in den großen Massenartikeln der englischen Baumwollindustrie, deren Ausfuhr fast ein Fünftel der Gesamtausfuhr Englands bekanntlich bildet, bewegt sich seit Jahrzehnten — mit ganz unbedeutenden Wandlungen — in glatten, ausgefahrenen Geleisen; es geht den alten Lauf auch ohne besonders sorgfältige Pflege; es hat der jetzigen Generation verhältnismäßig wenig Gelegenheit geboten, Intelligenz und Energie zu bethätigen, sowie neue Erfahrungen zu sammeln; zugleich hat es durch seinen außerordentlichen Umfang dahin gewirkt, daß alle Artikel, für die ein großer Absatzmarkt noch nicht bestand, der Bearbeitung nicht wert erschienen; ja, der englische Generalkonsul Brenan hat sogar behauptet, sein Landsmann in China sei besorgt, seine gesellschaftliche Stellung zu schädigen, wenn er sich auf gewisse Arten durchaus ehrenwerten Geschäftsbetriebes einlasse, die unter den deutschen Kaufleuten ohne jegliche gesellschaftliche Erniedrigung geübt würden. Der Deutsche hingegen, der erst später auf dem Plane erschien und für den es von Haus aus derartige große Massenartikel nicht gab und nicht gibt, nahm sich, um sich eine Stellung zu

schaffen, auch des Kleinsten mit Liebe an; er interessierte sich für die Einfuhr von Nähnadeln, von Drahtstiften, von Knöpfen, von jenem bunten Allerlei, das noch heute — aber nicht mehr spöttisch, wie früher — German articles, German Nicknack oder Muck and truck trade genannt wird; er war bereit, den Chinesen mit allem zu versorgen, „vom gewöhnlichen Streichholz bis zur Menagerie", wie der erwähnte Gouverneur Hongkongs sich ausgedrückt hat. Der Erfolg davon blieb nicht aus. „Die Deutschen bringen," heißt es im amtlichen Bericht über die Enquete, die im Anschluß an die bekannte Umfrage Chamberlains über die fremde Konkurrenz in den englischen Kolonien in Hongkong veranstaltet wurde, „die Deutschen bringen alles voran, für das eine Nachfrage vorhanden ist. Es scheinen unansehnliche Dinge zu sein, aber es wird doch ein beträchtliches Geschäft in ihnen gemacht. . . . Es mag anfänglich noch so unbedeutend sein, der deutsche Kaufmann fördert und treibt es, bis es schließlich ein recht ansehnlicher Handelsartikel geworden ist. Er nimmt Artikel auf, die englische Kaufleute zur Seite werfen als zu geringfügig, um sich mit ihnen abzugeben." Dasselbe wird ganz besonders noch im Hinblick auf die chinesische Ausfuhr betont; in dieser Beziehung sagt der erwähnte englische Bericht: „Fast die ganze Zunahme der Ausfuhr vom Osten, soweit neue Artikel in Betracht kommen, ist im Grunde den Deutschen zuzuschreiben. Sie sind die ersten, die den Wert eines neuen Artikels erkennen, die ersten, die Versuche mit ihm anstellen, die ersten, die ihn nach Hause schicken, die ersten, die ausfindig machen, was für einen Marktwert er hat." Und das vielleicht Erfreulichste an diesem

für unsere deutsche Kaufmannschaft so günstigen Bericht ist, daß auch von so sachkundiger englischer Stelle aus die Thätigkeit der deutschen Konkurrenten ausdrücklich als ein ehrlicher Wettbewerb — a fair business competition — in den meisten Fällen anerkannt wird und ihre sichtlichen Erfolge zurückgeführt werden auf „ihre sehr große Intelligenz, große Sorgfalt und Umsicht und allgemeine Bildung" (their very great intelligence, great painstaking and care and general information).

In Verbindung mit diesem gewichtigen englischen Urteil wird es einleuchtend, welche Bedeutung es gerade für uns hat, daß diejenigen Waren, die im Gegensatz zu den Stapelartikeln in der chinesischen Einfuhrstatistik unter der Ueberschrift „Sundries" oder Verschiedenes zusammengefaßt werden, im letzten Jahrzehnt den weitaus größten Teil der gesamten Zunahme der chinesischen Einfuhr in Anspruch nahmen, von 42 Millionen Taels im Jahre 1890 auf fast 90 Millionen Taels oder rund 270 Millionen Mark im Jahre 1898 sich gehoben, in acht Jahren also mehr als sich verdoppelt haben.

Nun ist es ja richtig, daß diese „Sundries" neben deutschen auch gar vielerlei Waren anderer Herkunft umfassen und daß die Stellung, die der Deutsche in der fremden Kaufmannschaft Chinas einnimmt, wenig beweist für die Rolle, die die Erzeugnisse deutschen Gewerbefleißes auf dem chinesischen Markte spielen. Die Thätigkeit des Kaufmanns ist eben international; er vermittelt die Ware, die verlangt wird, und das ist in unserer Zeit entwickelter Weltwirtschaft auf die Dauer die preiswerteste, die unter gleichen sonstigen Umständen billigste; woher die Ware, die er liefert, stammt, ist

für den Kaufmann, wenn nicht gleichgültig, doch nebensächlich. Es ist daher nicht nur natürlich, sondern es ist sogar ein erfreulicher Beweis besonderer Tüchtigkeit, daß der deutsche Kaufmannstand im fernen Osten auch mit anderen Ländern, als dem deutschen Vaterlande, in so enger Geschäftsverbindung steht, wie er es thut. Wäre das nicht der Fall, so hätte er niemals die Bedeutung gewinnen können, die er heute hat.

Von den 73 Gesellschaften, die im Jahre 1897 von den deutschen Firmen in Hongkong vertreten wurden, waren 27 nicht deutsch; von den 40 deutschen Handelshäusern in Schanghai betrieben etwa 10 einen bedeutenden Handel mit England, den Vereinigten Staaten und Belgien; selbst Armstrong, Krupps großer Rivale, ist dort nicht von einer englischen, sondern von einer deutschen Firma vertreten. Deutsche Handelshäuser haben, wie bereits angedeutet wurde, die Ausfuhr in einigen chinesischen Artikeln, gleichgültig wohin sie bestimmt sind, fast monopolisiert; die bedeutende Ausfuhr chinesischer Strohmatten und Feuerwerkskörper nach den Vereinigten Staaten liegt fast ganz in ihren Händen. Und auch ein großer Teil fremder Erzeugnisse wird durch sie nach China eingeführt, so insbesondere Textilwaren, Eisenwaren und Maschinen aus England, Textilwaren und Petroleum aus Amerika, Eisenwaren aus Belgien u. s. w.

So besteht allerdings noch ein erheblicher Unterschied zwischen der Stellung des deutschen Kaufmanns in China und der Stellung deutscher Industrieprodukte auf dem chinesischen Markt.

Es läßt sich nicht leugnen, daß bisher nicht immer

alles gethan ist, diesen Unterschied zu verringern. Die deutsche Industrie und auch die deutsche Kapitalkraft haben oft versagt, den Weg nicht beschritten, den ihnen die Unternehmungslust des deutschen Kaufmanns ebnete. Anfänglich war das nicht verwunderlich. Es mangelte der deutschen Industrie in der Regel an der Leistungsfähigkeit, um siegreich im internationalen Wettkampf in China vordringen zu können; und als sie mit der Zeit mehr und mehr durch zielbewußte Arbeit diesen Mangel auszugleichen wußte, da fehlte es an einem zweiten Erfordernis, das außerhalb der Heimatgrenzen einen Erfolg nur verbürgt, an dem in seiner Wichtigkeit sehr oft unterschätzten Verständnis für die Bedürfnisse des ausländischen Marktes. Statt den Erfordernissen des fremden Marktes, mochten sie auch noch so wunderlich, nebensächlich, willkürlich, ja unrichtig erscheinen, in der Ware selbst, ihrer Aufmachung und Verpackung mit peinlicher Sorgfalt sich anzupassen, suchte sie, teils aus Bequemlichkeit, teils aus Gedankenlosigkeit, teils sogar in guter Absicht, dem fremden Markte aufzuzwingen, was ihr am besten paßte und ihr am besten schien. In dieser und in anderen Beziehungen krankte die deutsche Industrie noch lange an den Anschauungen des nur nach der engen Heimat urteilenden Binnenländers. Und jetzt, wo sie beginnt, von diesen Kinderkrankheiten, die manchen auch deutschen Kaufmann den Verkehr mit ihr lieber meiden ließen, sich zu erholen und neben größerer Kraft ein feineres Verständnis für den Weltmarkt, auf den sie immer mehr mit ihren Erzeugnissen sich angewiesen sieht, zu zeigen, jetzt versagt sie China gegenüber vielfach aus

einem dritten Grunde: sie ist infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs der letzten Jahre mit anderen näher liegenden Aufgaben zu sehr in Anspruch genommen. So erfreulich das im allgemeinen auch klingt, so ist es doch vom Standpunkt des Chinahandels aus sehr zu bedauern; es ist lebhaft zu wünschen, daß vielmehr gerade jetzt das Interesse für den chinesischen Markt sich auch dann bei uns eifrig bethätigt, wenn der zu machende Gewinn den Vergleich nicht aushält mit Gewinnen, die von anderen Seiten erwachsen; denn es handelt sich gerade jetzt vielfach nicht nur darum, ein einmaliges Geschäft zu machen, sondern seinen Anteil sich zu sichern an der voraussichtlichen Entwickelung des chinesischen Absatzmarktes, vor allem Eisenmarktes, eine Aufgabe, die insbesondere die Fabrikanten Nordamerikas klarer erkannt zu haben scheinen, als viele unserer deutschen Fabrikherren.

Wenn aber die deutsche Industrie genügendes Können, genügendes Verständnis und genügendes Interesse für den chinesischen Markt in Zukunft in noch höherem Grade als bisher beweist, dann hat sie alle Aussichten, den ihr zukommenden Anteil an der Versorgung des chinesischen Marktes reichlich sich zu erringen. Denn gerade der erhebliche Unterschied, der zwischen der Stellung des deutschen Kaufmanns in China und der Stellung der deutschen Industrieprodukte auf dem chinesischen Markt besteht, ist im Hinblick auf die Zukunft für sie ein Vorteil. Gerade weil das Geschäft des deutschen Chinakaufmanns noch nicht mit deutschen Waren gleichsam gesättigt ist, wie es mit englischen Waren beim Geschäft des englischen Kaufmanns seit lange der Fall

ist, gerade darum genießt unsere deutsche Industrie in der Zukunft Vorzugschancen vor der englischen. Der englische Kaufmann und englische Industrielle bethätigten fast gleichzeitig ihr Interesse für den ostasiatischen Markt; bei uns Deutschen hingegen war es jahrzehntelang der Kaufmann so gut wie allein, der sich hinauswagte in die weite Welt und in ferner Fremde erfolgreich eine Stellung sich schuf; viel, viel später begann der deutsche Industrielle, der erst den einheimischen Markt sich erobern mußte, den Blick auch über die Grenzen der Heimat zu erheben. Schwingt sich die deutsche Industrie in ihrer Leistungsfähigkeit, ihrem Verständnis und Interesse für den fremden Markt, wie es ihr so vielfach bereits gelungen ist, zu der Höhe des fremden Konkurrenten auf, dann wird ihr auch der frühreifere Bruder, der deutsche Kaufmann im fernen Osten, seine wirksame Hilfe nicht versagen. Vielleicht wird der einzelne deutsche Chinakaufmann manchmal den Wunsch haben, bestehende, sorgsam aufgebaute Geschäftsverbindungen, auch wenn sie nicht deutsch sind, durch Einführung neuer deutscher Marken nicht zu stören, im ganzen wird unsere deutsche Kaufmannschaft in China, wie sie es vielfach unter oft mißlichen Verhältnissen schon in der Vergangenheit gethan hat, in weit höherem Maße auch in der Zukunft für unsere deutsche Industrie die vorwärtsstrebende Energie des Pioniers bewähren, durch die sie sich auszeichnet vor der englischen Kaufmannschaft, die mehr den alten Besitz zu verteidigen als Neues zu erobern hat und die mehr die der Vergangenheit zugewandte Gemütsstimmung des beatus possidens aufweist, der stolz sich seines Besitzes freut

und das unbequeme Trachten nach arbeitsamer Erweiterung desselben weniger kennt.

Alles das begründet auf dem chinesischen Markt für unsere deutsche Industrie eine Vorzugsstellung, wie sie die keines anderen Volkes auch nur annähernd genießt. Was kann unsere Industrie alles erringen, wenn es ihr gelingt, diese Vorzugsstellung — womit sie kaum begonnen hat — auszunutzen. Beträgt doch die Einfuhr deutscher Waren nach China heute noch nicht ein Fünftel der dortigen Einfuhr englischer Waren und stehen wir doch noch in einer Zeit, wo erst zaghafte Versuche einer energischen Erschließung Chinas anfangen, einer Erschließung, deren Tragweite — wie wir sahen — außerordentlich ist, selbst wenn nur der in Japan so schnell erreichte Grad an Aufnahmefähigkeit in dem großen, nahezu 400 Millionen Menschen umfassenden Reiche erzielt wird.

Wie in der angedeuteten kaufmännischen Tüchtigkeit und Rührigkeit eine Garantie liegt, daß der deutsche Kaufmann im fernen Osten, auch bei der wahrscheinlich noch sich verschärfenden Konkurrenz, seine bereits errungene Stellung wird behaupten und ausbauen können, so darf man eine besondere Garantie dafür, daß diese Stellung bei der Eroberung dieses großen Absatzgebietes der Zukunft unserer heimischen, immer leistungsfähiger und weltmännischer werdenden Industrie in steigendem Maße zu gute kommen wird, darin wohl erblicken, daß der deutsche Kaufmann in Ostasien und insbesondere in China fast ausnahmslos Deutscher geblieben ist, trotz des internationalen Charakters seines Geschäfts, trotz der vielfachen Verflechtung mit englischen Interessen,

trotz der häufigen Annahme von englischen Sitten und englischer Sprache, ein Deutscher im Grunde seines Wesens, mit lebhaftem Nationalbewußtsein, mit deutschem Fühlen und Denken, wie es jüngst auch Prinz Heinrich bei seiner Rückkehr nachdrucksvoll hervorgehoben hat. Dieses Festhalten des Deutschen an seiner Nationalität, das hier einen so erfreulichen Gegensatz zu vielen anderen Ländern der Erde bildet, hängt sicherlich zum Teil mit der Jugendlichkeit der europäischen Ansiedelungen in China, dem beständigen neuen Zuzug aus der Heimat, dem Zahlenverhältnis zwischen Deutschen und Engländern und insbesondere auch dem Umstand zusammen, daß in China die rechtliche Möglichkeit der Umwandelung in einen Ostasiaten nicht besteht; entscheidend war aber unzweifelhaft, daß es sich bisher für den Deutschen, der nach China zog, nie um den dauernden Abschied von der Heimat handelte, daß vielmehr stets die ans Vaterland kettende Hoffnung bestand, nach einer mehr oder minder langen Reihe von Jahren wieder dauernd nach Hause zurückzukehren. Es sieht jedoch so aus, als schwänden langsam die Gründe, die zu dieser Hoffnung berechtigen, als sollte auch in China, wie in den anderen Teilen der gemäßigten Zone, eine dauernd dort seßhafte fremde Kolonie langsam in größerem Umfang sich entwickeln. Damit wird auf die Dauer auch hier das Festhalten an der eigenen Nationalität für die meisten zur bloßen Zweckmäßigkeitsfrage; und für ihre Entscheidung pflegt es erfahrungsmäßig von ausschlaggebender Bedeutung zu sein, ob das deutsche Bürgerrecht die gleiche Gewißheit dauernden wirksamen Schutzes bietet, wie das fremde, etwa das englische in Hongkong.

Bezeichnend in vieler Hinsicht ist noch heute ein jetzt oft citierter Brief, den der kaufmännische Konsul eines deutschen Küstenstaates in einer Hafenstadt an der Westküste Amerikas im Jahre 1845 seinem Bremer Freund schrieb; in ihm hieß es: „Es fehlt uns dort — in Deutschland — wie hier im Auslande die Protektion der Regierung, die mit den Waffen, wie England und Frankreich es thun, uns Kaufleute unterstützen sollte. Wir Deutsche im Auslande müssen uns in streitigen Fällen durch England, Frankreich oder die Vereinigten Staaten beschützen lassen, weil unsere Fürsten uns nicht helfen. Man gibt uns zwar Minister (Gesandte) in Oberheimlichen Kammerherren 2c., aber die armen Leute stehen wie die vergoldeten Eierschalen auf ihren Posten, da sie keine Stützen haben und ihre gerechten Forderungen nicht mit Gewalt bekräftigen können. Daß wir Deutsche unter solchen Umständen uns noch immer ohne Händel durchschlagen, ist bewundernswert, aber die desfallsigen Schwierigkeiten und die täglich sich mehrende Ueberzeugung, daß wir von unserem Vaterlande keinen Schutz erwarten dürfen, macht uns auch immer gleichgültiger gegen dasselbe, und man sagt mit Recht, daß es im Auslande keine schlechteren Patrioten als die Deutschen gäbe, ja, daß wir oft lebhafteren Anteil an England und an Frankreich nähmen als an Deutschland.“

Möchten diese traurigen Zustände nicht ferner Zeiten niemals wiederkehren und, soweit sie noch bestehen, völlig überwunden werden! Vieles ist ja anders geworden, seitdem die Kraft des deutschen Volkes geeint ist. Aber unsere gefürchtete Landmacht vermag uns

auf die Dauer nur unsere angesehene Stellung und den Frieden auf dem europäischen Kontinent zu sichern. Außerhalb des Festlandes unseres kleinen Erdteils, auf dem großen Schauplatz der Welt, auf dem unsere Interessen schon tausendfach festgewurzelt sind und in immer stärkerem Maße infolge unserer schnellen Bevölkerungsvermehrung notwendig Wurzel schlagen, vermag uns nur eine starke Flotte auf die Dauer eine gleich geachtete und gesicherte Stellung zu wahren. Möchten wir den Zeitpunkt nicht versäumen, rechtzeitig auch zur See unsere vorhandene Kraft zu einer Macht zu entwickeln, daß wir nicht nur Staaten wie China gegenüber unseren Willen stets mit ähnlichem Nachdruck zu äußern vermögen, wie andere Völker, denen wir uns sonst gleich zu sein dünken, sondern daß auch die Furcht vor unserer heimischen Schlachtflotte einen jeden unserer Konkurrenten, auch den mächtigsten, zurückhält von willkürlichen Eingriffen in die deutsche Handelsentwickelung, von jeglicher Verletzung unserer deutschen Flagge! Dann wird es gelingen, eine Aufgabe zu erfüllen, die leider zu lange schon vernachlässigt wurde. Dann wird es gelingen, den reichen Ueberschuß unserer Volkskraft endlich wirklich in nationalem Interesse nutzbar zu machen, den reichen, alle anderen Nationen weit übertreffenden Ueberschuß unserer Volkskraft, der uns vor allem anderen eine natürliche Anwartschaft darauf gibt, in der Reihe der führenden Völker der Erde zu bleiben auch in einer Zukunft, der das Aufkommen großer Reiche, wie die Weltgeschichte sie noch nicht kennt, augenscheinlich das Gepräge geben wird. Dann wird auch der Deutsche im Ausland nicht so leicht seinem Vater-

lande untreu werden, nicht mehr fast ganz als Völker-
dünger dienen zur Stärkung unserer Rivalen! Dann
werden wir endlich auch außerhalb unseres Vaterlandes
die Früchte selbst ernten, die deutsche Kraft und deutscher
Fleiß und deutsche Bildung in so reichem Maße dort
reifen!



